CERUL SENIN

20 iulie 2004

ZIUA AVIAŢIEI ROMÂNE

Publicaţie editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr.3 (74) ■ IUNIE – 2004

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICATIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORŢELOR AERIENE ALE ROMÂNIEI

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Preşedinte

general-maior LAURENŢIU MAFTEI

Membri

general-maior CONSTANTIN ZAHARIA
general de flotilă aeriană
CONSTANTIN CROITORU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
general de brigadă NICULAE TABARCIA
comandor VICTOR STRÂMBEANU
comandor ION ŞTEFAN
comandor VALERIAN CRISTEA
comandor VIRGIL RISTEA
comandor LAURENŢIU SIMIONESCU

Coperta 4

Cabana Aviatorilor, *din Poiana Braşov – un proiect frumos, ambiţios, a cărui realizare este aşteptată cu nerăbdare*

Redacţia *"CER SENIN"*

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.04; C 1011.00

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR-ŞEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;

REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent
CIPRIAN PĂTRAŞCU,
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BÂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
ELENA TOFAN;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIPĂRIT LA
Royal Edimex
Tipografie Publicitate

CER SENIN

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

- CER SENIN
  - Arhiva – www.roaf.ro
    - Nr. 1 (72) ■ APRILIE – 2004
    - Nr. 2 (73) ■ MAI – 2004
  - Nr. 3 (74) ■ IUNIE – 2004
    - CUPRINS
      - AGENDA (11)
      - ROMÂNIA ÎN NATO (15)
        - Integrarea spațiului aerian în NATINEADS
      - ÎN GARNIZOANA AVIATORILOR (18)
        - Bucuria zborului, satisfacția performanței
      - ANIVERSARE (23)
        - Centrul de Încercări în Zbor a împlinit 30 de ani
      - ALBUM "CER SENIN" (26)
        - IAR – 99 ȘOIM
      - FORȚELE AERIENE ÎN LUME (29)
      - AEROSPAȚIALE (32)
      - STUDENT LA COLORADO SPRINGS (33)
        - Interviu cu sublocotenentul Adrian Grădinaru
      - EXPERTUL DIXIT (36)
        - Profilaxia bolilor cardiovasculare în aviație
      - SECURITATEA ZBORULUI (40)
        - Păsările – pericol real pentru aeronavele în zbor
      - CAZURI SPECIALE (41)
        - Premieră cu avionul MIG – 21
      - FORȚELE AERIENE ALE ROMÂNIEI DE-A LUNGUL TIMPULUI (42)
        - Remember – luna mai
      - FILE DE ISTORIE (44)
        - Istoria aviației mondiale
        - Evoluția artileriei antiaeriene în perioada interbelică
      - TOP 10 MANAGEMENT (48)
        - Concurs: "Ești în top, deci exiști!"
      - IN MEMORIAM (50)
        - Ștefan cel Mare și Sfânt – icoană a sufletului românesc
  - Lectură plăcută!

MESAJUL PREŞEDINTELUI ROMÂNIEI, ADRESAT AVIATORILOR MILITARI ŞI CIVILI CU PRILEJUL ZILEI AVIAŢIEI ROMÂNE

Îmi este deosebit de plăcut ca, de Ziua Aviaţiei Române, zi în care îi omagiem pe aceia care slujesc cu credinţă şi devotament aripile patriei, să adresez calde felicitări şi urări de bine tuturor aviatorilor militari şi civili ai României.

Dintotdeauna, omul a năzuit să zboare, să-şi învingă limitele, să se desprindă de sol şi să cutreiere, aidoma păsărilor, înălţimile de azur ale planetei. A încercat mai întâi legendarul Icar, dar pământenii au reuşit cu adevărat să se ridice în văzduh cu circa o sută de ani în urmă. Este un motiv de mândrie pentru noi, românii, faptul că printre pionierii aeronauticii mondiale s-au numărat şi Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Henri Coandă, iluştri înaintaşi ai unei strălucite pleiade de constructori, piloţi, navigatori, tehnicieni, controlori de trafic, care au dovedit, generaţie după generaţie, virtute şi onoare, creativitate şi talent, temeritate şi jertfă de sine, făcând istorie în domeniul zborului şi ridicând necontenit prestigiul, faima şi respectul de care astăzi se bucură, pretutindeni în lume, aviaţia României. Pentru opera lor inegalabilă, pentru glorioasele tradiţii pe care ni le-au lăsat moştenire, se cuvine să le păstrăm vie amintirea şi să le urmăm pilda şi devotamentul, înflăcărarea şi patriotismul.

Folosesc acest prilej aniversar pentru a evoca minunatele fapte de arme ale aviatorilor militari, tributul lor de sânge pentru Reîntregirea Patriei şi a Neamului, actele de eroism din timpul celui de-al doilea război mondial, truda din perioada postbelică pentru trecerea la aviaţia supersonică, însuşirea tehnicii militare celei mai performante, ridicarea gradului de profesionalism al tuturor luptătorilor aerieni. Merită să remarcăm aici contribuţia Forţelor Aeriene Române la integrarea ţării noastre în NATO, modul exemplar în care personalul acestei categorii de forţe de elită şi-a îndeplinit misiunile ordonate, în cooperare cu aliaţii nord-atlantici, în exerciţiile şi aplicaţiile bi şi multinaţionale, strădania cu care îndeplinesc deja serviciul de luptă sub comandă NATO.

Un rol important în dezvoltarea şi amplificarea traficului aerian, în afirmarea aeronauticii româneşti pe plan internaţional l-au avut şi îl au aviaţia civilă, de transport, aviaţia sportivă şi utilitară. Remarcabilele izbânzi ale înaintaşilor în cucerirea spaţiului aerian sunt întregite, astăzi, de eforturile lăudabile ale tuturor categoriilor de personal aeronautic civil, de la sol şi din aer, care, prin profesionalism exemplar şi înaltă responsabilitate, fac faţă cu succes exigenţelor apartenenţei României la NATO, integrării ţării noastre în Uniunea Europeană.

Trebuie să ne adresăm mai activ tinerilor, să-i atragem spre lumea magică, dar aspră şi plină de rigoare, a zborului. Visul românesc al zborului trebuie dus mai departe, pentru că el a creat mari caractere şi ne-a dat certitudinea că ne putem depăşi limitele.

Stimaţi aviatori,

Sunt încredinţat că bogatele manifestări dedicate Zilei Aviaţiei Române, atmosfera sărbătorească şi dragostea cu care sunteţi înconjuraţi vor constitui noi imbolduri şi determinări în a vă pregăti şi mai conştiincios, în a vă perfecţiona măiestria şi profesionalismul. Vă doresc succes, sănătate şi noi împliniri.

Preşedintele României,
ION ILIESCU

CUVÂNT DUHOVNICESC la sărbătoarea Sfântului Mare Prooroc Ilie, ocrotitorul spiritual al Aviaţiei Române

"Păzeşte vistieria cea bună ce ţi-a fost încredinţată prin Duhul Sfânt Care locuieşte între noi"
(II Timotei 1, 14)

Iubiţi fii duhovniceşti!

Cu prilejul sărbătorii Sfântului şi Marelui Prooroc Ilie Tesviteanul, ocrotitorul spiritual al Aviaţiei Române, binecuvântăm cu părintească dragoste pe toţi vitejii aviatori, care străbat şi apără văzduhul ţării noastre, cu curaj şi dăruire faţă de semeni, purtând cu cinste numele neamului nostru dincolo de fruntariile ţării.

Ca şi ocrotitorul lor, Sfântul şi Marele Prooroc Ilie, toţi aceşti slujitori ai înălţimilor dau mărturie că sunt călăuziţi în misiunea lor de lumina credinţei în Dumnezeu şi de spiritul de dăruire jertfelnică pentru viaţa celorlalţi, în slujba cărora îşi pun cunoştinţele temeinice dobândite cu osârdie în anii de pregătire pentru folosirea şi conducerea acestor moderne aparate de zbor.

La fiecare Sfântă Liturghie Biserica se roagă pentru toţi "cei ce călătoresc prin aer", deopotrivă piloţi militari sau civili, pasageri sau personal de bord.

Din iubire şi respect faţă de toţi cei care, în diverse moduri, au slujit şi slujesc ţara, apărând la nevoie hotarul cerului românesc, sărbătoarea Sfântului Ilie a devenit şi ziua Aviaţiei Române, zi de cinstire a celor prezenţi şi de pomenire a tuturor celor ce şi-au aflat sfârşitul vieţii pretutindeni în slăvile cerului.

Este un lucru deosebit de îmbucurător faptul că Aviaţia Română doreşte ca Mântuitorul să fie în mijlocul oştenilor ei, chemaţi să stea de strajă şi să dea mărturie la porţile ţării, să îndure primejdii şi situaţii dificile şi să-şi dea viaţa pentru împlinirea misiunilor încredinţate.

Astăzi, de ziua închinată Aviaţiei Române, prin misiunea şi prin glasul Întâistătătorului ei, Biserica neamului vă binecuvântează, amintindu-vă că sunteţi, deopotrivă, fii ai Bisericii şi ai neamului, având datoria morală să păstraţi neîntinată fiinţa şi cultura acestui popor drept măritor; acest adevăr să vă călăuzească şi să vă îmbogăţească sufletele cu virtute, statornicie şi conştiinţă curată, spre respectarea legilor şi disciplinei care ocârmuiesc Aviaţia Română.

Harul Domnului nostru Iisus Hristos, dragostea lui Dumnezeu Tatăl şi Împărtăşirea Sfântului Duh să fie cu voi cu toţi!

✞ **TEOCTIST**
Arhiepiscop al Bucureştilor,
Mitropolit al Munteniei şi Dobrogei,
Locţiitor al Cezareii Capadociei
şi Patriarhul Bisericii Ortodoxe Române

MESAJUL PRIM-MINISTRULUI ROMÂNIEI CU PRILEJUL SĂRBĂTORIRII ZILEI AVIAŢIEI ROMÂNE

Sărbătorirea, începând din acest an, la 20 iulie, a Zilei Aviației Române, cu ocazia prăznuirii Sfântului Mare Proorocu Ilie Tesviteanul, reprezintă o revenire firească la vechea tradiție, când toți aviatorii țării celebrau acest eveniment o dată cu cinstirea celui ce le este patron spiritual și ocrotitor din Ceruri asupra destinului lor în văzduh.

Cu acest prilej, colegii din Cabinetul pe care îl conduc mi se alătură în a exprima sentimente de prețuire și recunoștință față de toți cei care, slujind cu pasiune, stăruință, devotament, talent și ascuțimea minții, aripile patriei, și-au făcut cu prisosință datoria în specialitatea aleasă, uneori chiar cu prețul vieții.

Este unanim recunoscut că România, prin înaintașii săi, așa cum au fost Aurel Vlaicu, Traian Vuia, Henri Coandă, Gogu Constantinescu ș.a., își are locul său distinct în galeria personalităților care au contribuit la fundamentarea științifică și realizarea practică a zborului cu motor.

Exprim, cu această ocazie, prețuirea ce o port aviatorilor României aflați la datorie sub drapelele de luptă ale Forțelor Aeriene, celor de pe aeronavele de transport intern și internațional și Aviației Utilitare și Sportive, întregului personal navigant, tehnico-ingineresc, specialiștilor și cercetătorilor din instituțiile, întreprinderile și societățile de profil pentru rezultatele obținute până acum, ca și pentru preocupările pe care le au în dezvoltarea acestui domeniu atât de important pentru promovarea intereselor naționale într-o lume tot mai concurențială.

Salut contribuția pe care Forțele Aeriene Române au avut-o în procesul desfășurat timp de mai mulți ani pentru reușita integrării în NATO, pentru reușita misiunilor îndeplinite în țară, în teatrele de operații din Afganistan, Irak și din alte zone ale lumii, iar de la devenirea României ca membră a Alianței, pentru operativitatea și profesionalismul cu care acționează în cadrul acesteia, în serviciul Poliție Aeriană.

Guvernul, potrivit răspunderilor și competențelor pe care le are, va sprijini Aviația Civilă pentru a dezvolta o flotă aeriană competitivă și capabilă să asigure transporturi interne și internaționale în deplină securitate și condiții de confort sporit, ca și pentru o reprezentare pe măsura bogatei noastre tradiții, în întrecerile sportive aeriene la care va participa.

În încheiere, în nume personal, precum și al Guvernului României, doresc să vă felicit cu ocazia Zilei Aviației Române, pe dumneavoastră, cei care slujiți aripile patriei, și vă urez să aveți încredere și speranță în ceea ce faceți, să vă bucurați de sănătate împreună cu familiile și de succes în îndeplinirea misiunilor, iar patronul dumneavoastră spiritual, Sfântul Mare Proorocu Ilie Tesviteanul, să vă ajute să străbateți cu bine întinderile cerului!

Prim-ministrul României,
ADRIAN NĂSTASE

ORDIN COMUN PRIVIND SĂRBĂTORIREA ZILEI AVIAŢIEI ROMÂNE

Continuând o frumoasă tradiție, la praznicul Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, patronul spiritual și ocrotitorul celor care slujesc cu credință și devotament aripile patriei, sărbătorim, în fiecare an, Ziua Aviației Române.

Este momentul în care personalul aviației militare și civile, solidar cum a fost întotdeauna în cei aproape o sută de ani de aeronautică națională, își îndreaptă gândurile de mulțumire și recunoștință spre iluștrii înaintași, spre toți aceia care, fără a-și precupeți sângele și viața, s-au jertfit întru apărarea independenței și suveranității patriei.

Pe drumul glorios deschis de Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Henri Coandă, străluciți pionieri ai aviației române și mondiale, de ceilalți renumiți inventatori și pasionați ai zborului, o întreagă pleiadă de constructori, piloți, navigatori, tehnicieni și specialiști de înaltă clasă au trudit generație după generație și au ridicat necontenit prestigiul și faima aeronauticii naționale.

Stimați aviatori militari,

În cronica marilor înfăptuiri în acest important domeniu se înscriu, pentru istorie, succesele dobândite de aviația militară în anii Războiului de Reîntregire a României, în timpul celui de-al doilea Război Mondial, ca și în perioada postbelică, marcată pregnant de trecerea de la aviația clasică de luptă la cea reactivă, supersonică, de diversificarea înzestrării cu tehnică militară performantă și a întrebuințării complexe în luptă a aeronavelor.

La această frumoasă sărbătoare de cuget și simțire, personalul din instituțiile, unitățile și marile unități aparținând Forțelor Aeriene Române se prezintă cu performanțe notabile în procesul pregătirii de luptă și al interoperabilității, în exercițiile și aplicațiile executate în țară și peste hotare, unde a făcut dovada înaltului său profesionalism, unanim recunoscut și apreciat, cu bucuria că, din primăvara acestui an, când România a devenit membru cu drepturi depline al NATO, acționează susținut alături de cele mai reprezentative categorii de forțe similare din Alianța Nord-Atlantică.

Dovediți, și în continuare, același profesionalism ireproșabil, instruiți-vă cu seriozitate și spirit de răspundere, fiți disciplinați, dați dovadă de ambiție și tenacitate în parcurgerea amplului proces de reformă structurală în care sunteți angajați! Manifestați aceeași dragoste față de categoria de forțe din care faceți parte, ridicați-vă, prin tot ceea ce faceți zi de zi, la nivelul glorioaselor tradiții ale înaintașilor! Fie ca această măreață zi aniversară să vă însuflețească și să vă sporească spiritul de abnegație și credință față de interesele supreme ale României!

Stimați aviatori civili,

În această zi de sărbătoare trebuie să vă amintiți cu mândrie de mărețele izbânzi ale înaintașilor, în epoca de pionierat a aviației, dar și de înfăptuirile remarcabile ale generațiilor contemporane care au făcut ca România să-și găsească un loc binemeritat între națiunile cu tradiție în aviația civilă. Urmați-le exemplul, continuați-le tradițiile impresionante!

Toate categoriile de personal aeronautic civil, indiferent dacă își desfășoară activitatea la sol sau în aer, au dat dovadă întotdeauna de un înalt grad de profesionalism și responsabilitate, aviația civilă română fiind pregătită astăzi să facă față cu succes noilor provocări legate de aderarea la NATO și integrarea în Uniunea Europeană.

Consacrați-vă cu consecvență inteligența și puterea de muncă în scopul sporirii siguranței zborului, ridicați-vă necontenit nivelul și cunoștințele profesionale! Manifestați loialitate și respect față de culorile naționale oriunde vă veți afla în lume, contribuiți la sporirea prestigiului României și la promovarea imaginii sale pe toate meridianele globului!

Dragi aviatori,

Cu prilejul sărbătoririi Zilei Aviației Române, vă adresăm calde și sincere felicitări, vă urăm succese și mai mari în întreaga dumneavoastră activitate, vă dorim pace, prosperitate, sănătate și bucurii alături de cei dragi!

Bunul Dumnezeu și Sfântul Mare Prooroc Ilie Tesviteanul să vă binecuvânteze și să vă aibă în pază!

La mulți ani!

IOAN MIRCEA PAŞCU
MINISTRUL APĂRĂRII NAŢIONALE

MIRON TUDOR MITREA
MINISTRUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCŢIILOR ŞI TURISMULUI

MESAJUL ŞEFULUI STATULUI MAJOR GENERAL CU PRILEJUL SĂRBĂTORIRII ZILEI AVIAŢIEI ROMÂNE

Sărbătorirea Zilei Aviației Române o dată cu prăznuirea Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, patronul spiritual al tuturor celor care își fac datoria față de patrie în cadrul Forțelor Aeriene, constituie pentru mine un bun prilej de a mă adresa aviatorilor militari, întregului personal din categoria dumneavoastră de forțe.

Continuatori demni ai unor iluștri înaintași și ai unor glorioase tradiții ale acestei nobile arme, v-ați dedicat întreaga capacitate și putere de muncă îndeplinirii, în cele mai bune condiții, a sarcinilor și misiunilor interne și internaționale încredințate, a ordinelor comandanților și șefilor de la toate nivelurile la care vă desfășurați activitatea.

Prin tot ceea ce ați realizat până acum în planul unei instrucții la sol și în aer la cele mai înalte cote ale calității, în exerciții și aplicații bi și multinaționale executate în comun cu omologii din statele partenere, prin capabilitățile și profesionalismul dovedite constant, v-ați adus o contribuție însemnată, alături de personalul din celelalte categorii de forțe armate, la accederea țării și armatei noastre în cea mai puternică organizație militară din lume – Alianța Nord-Atlantică. Apreciez mult efortul dumneavoastră și vă mulțumesc din inimă tuturor!

Știu bine că la baza tuturor succeselor pe care le-ați obținut au stat dragostea și devotamentul dumneavoastră față de armată, față de patrie, respectul față de profesia aleasă, abnegația, dăruirea, spiritul de răspundere și disciplina care vă sunt caracteristice. Prin toate acestea v-ați atras stima, prețuirea și încrederea pe care v-o acordă cetățenii României.

Să fiți mereu la înălțimea acestor considerații, să binemeritați onoarea și sentimentele ce le nutrim față de curajoșii apărători ai fruntariilor de azur ale Țării!

La această frumoasă sărbătoare, vă felicit călduros și vă urez sănătate, noi împliniri, fericire și prosperitate alături de cei dragi!

Cer senin și LA MULȚI ANI!

General dr. MIHAIL POPESCU

MESAJUL ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE CU PRILEJUL SĂRBĂTORIRII ZILEI FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

La 20 iulie, când îl prăznuim creștinește pe Sfântul Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, ocrotitorul spiritual al temerarilor aerului, sărbătorim și Ziua Forțelor Aeriene Române, cu toate structurile și substructurile sale. Folosesc acest prilej aniversar pentru a felicita călduros întregul personal al categoriei noastre de forțe armate și a aduce mulțumiri tuturor pentru felul exemplar în care sunt îndeplinite sarcinile și misiunile specifice.

Urmași demni ai lui Vlaicu, Vuia, Coandă, Oberth și Bungescu, pionieri ai aeronauticii naționale și mondiale, moștenitori și continuatori ai unor glorioase tradiții la care au trudit maiestuos toate generațiile, toți cei care astăzi formează Forțele Aeriene Române – aviatori, artileriști și rachetiști sol-aer, radiolocatoriști, geniști și transmisioniști – își dedică generos energia, creativitatea și puterea de muncă ridicării necontenite a nivelului profesional și de disciplină, îndeplinirii ireproșabile a atribuțiilor de serviciu, a sarcinilor interne și internaționale, a tuturor misiunilor la nivel național și al Alianței Nord-Atlantice.

Subliniez cu satisfacție că aviatorii noștri au transportat trupele românești în și din teatrele de operații din Irak și Afganistan și au asigurat permanent transportul suportului logistic al acestora, executând astfel primele misiuni de luptă după cel de-al doilea război mondial și înfruntând bărbătește pericolele ce decurg din încleștarea aspră cu terorismul internațional.

Cum, de asemenea, se cuvine apreciată, și cu acest prilej, contribuția remarcabilă a categoriei noastre de forțe armate, alături de celelalte entități ale organismului militar, la accederea României în cea mai puternică organizație militară din lume – NATO.

Apreciez în mod deosebit prestația personalului Forțelor Aeriene Române în cadrul exercițiilor bi și multinaționale, executate în comun cu partenerii din Alianță, contribuția la creșterea prestigiului Armatei și a României în lume, temeinicia cu care sunt îndeplinite, 24 de ore din 24, șapte zile din cele șapte ale săptămânii, serviciul operativ și, din 29 martie încoace, serviciul Poliție Aeriană.

Prin dragostea dumneavoastră față de arma și specialitatea alese, prin disciplina și spiritul de sacrificiu manifestate constant, prin abnegația și devotamentul față de interesele supreme ale Țării, v-ați atras, binemeritat, stima, prețuirea, simpatia și încrederea cetățenilor României.

Vă urez să vă situați mereu la înălțimea tradițiilor moștenite, să dovediți aceleași virtuți și același profesionalism impecabil, să demonstrați, în toate împrejurările, că aparțineți unei categorii de forțe de elită, unei armate în care onoarea și mândria sunt valori perene, inestimabile.

Vă doresc, de Ziua Forțelor Aeriene Române, multă sănătate, bucurii și înțelegere alături de cei dragi!

La mulți ani!

General-locotenent
GHEORGHE CATRINA

MESAJUL ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR TERESTRE CU PRILEJUL SĂRBĂTORIRII ZILEI FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

Dubla sărbătoare de la 20 iulie – Ziua Forţelor Aeriene şi prăznuirea Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul – este dovada de nezdruncinat a continuităţii şi temeiniciei dăinuirii celor două instituţii fundamentale, Biserica şi Armata, care ocrotesc atât spiritul, cât şi liniştea şi pacea poporului român.

Sunt onorat să vă felicit, de Ziua dumneavoastră, pe toţi cei care alcătuiţi Forţele Aeriene Române, entitate de elită a Armatei României!

La această vibrantă sărbătoare, de suflet şi simţire românească, cu pioşenie ne plecăm frunţile în cinstea memoriei eroilor Forţelor Aeriene căzuţi la datorie, înscrişi cu litere de aur în Cartea de Onoare a nemuririi neamului românesc.

Profesionalismul şi devotamentul ce caracterizează aviatorii, artileriştii şi rachetiştii sol-aer şi radiolocatoriştii au făurit un blazon demn de invidiat.

Generaţiei de astăzi îi adresăm cele mai calde felicitări şi, în acest ceas aniversar, ne exprimăm încă o dată bucuria şi satisfacţia faţă de succesele cu care personalul Forţelor Aeriene se prezintă la Ziua lor, de realizările obţinute în procesul de instruire şi îndeplinirea misiunilor specifice.

Remarcând, încă o dată, cooperarea de excepţie între forţele terestre şi aeriene, am convingerea evoluţiei relaţiilor dintre cele două categorii de forţe, în interesul îndeplinirii misiunilor Armatei României în noua sa calitate de membru NATO.

De Ziua Forţelor Aeriene, când patria vă sărbătoreşte cu dragoste şi mândrie, vă dorim din tot sufletul noi şi prestigioase succese, multă sănătate şi bucurii, putere de muncă şi tărie morală!

Dumnezeu să binecuvânteze Forţele Aeriene Române!

General-locotenent
dr. EUGEN BĂDĂLAN

MESAJUL ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR NAVALE CU PRILEJUL SĂRBĂTORIRII ZILEI FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

Mă simt deosebit de onorat, în calitate de reprezentant al Forţelor Navale, să transmit mesajul de salut al marinarilor, la acest moment aniversar, prilejuit de Ziua Forţelor Aeriene Române.

Aşa cum noi, marinarii, sărbătorim Ziua Marinei de Sfânta Maria, cea care ne ocroteşte pe ape, dumneavoastră, aviatorii, sărbătoriţi Ziua Forţelor Aeriene şi a Aviaţiei pe 20 iulie, ziua Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, patronul văzduhului şi al ploilor.

Inginerii români au fost printre pionierii aviaţiei mondiale. La 17 iunie 1910, pentru prima dată în istoria României, un avion proiectat şi construit în ţară se înălţa spre cer, având la bord pe însuşi inventatorul său, inginerul Aurel Vlaicu. De atunci au trecut 94 de ani, iar aviatorii români se află în continuare în elita mondială.

Prin contribuţia lor la apărarea spaţiului aerian şi a întregului teritoriu naţional, Forţele Aeriene demonstrează permanent că sunt parte organică a unei armate credibile şi moderne. Noua misiune primită, aceea de Poliţie Aeriană, dovedeşte pe deplin importanţa şi utilitatea dumneavoastră pentru sistemul naţional de apărare, dar şi pentru Alianţa Nord-Atlantică.

Profesionalismul, calităţile dumneavoastră morale şi volitive, probate cu prilejul activităţilor organizate în comun cu Forţele Navale pe plan intern şi internaţional, ne dau certitudinea unor colaborări la fel de bune în viitor.

Vă rog să îmi permiteţi ca, în numele marinarilor români, să vă transmit tradiţionala urare "BUN CART ÎNAINTE" şi să vă doresc noi succese în îndeplinirea activităţilor şi misiunilor viitoare!

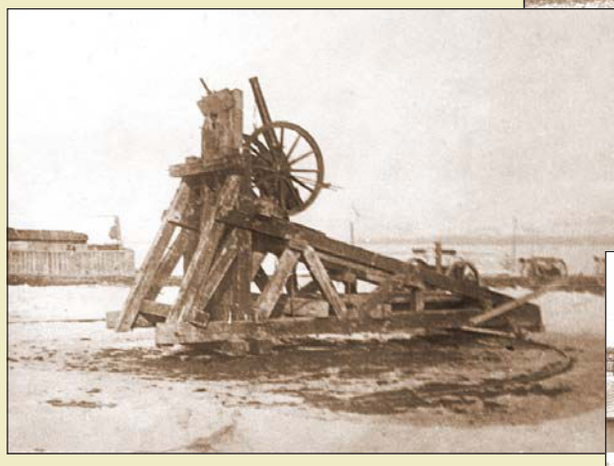
Contraamiral
dr. GHEORGHE MARIN

ARIPI ROMÂNEŞTI ÎN MEMORIA FOTOGRAFIEI

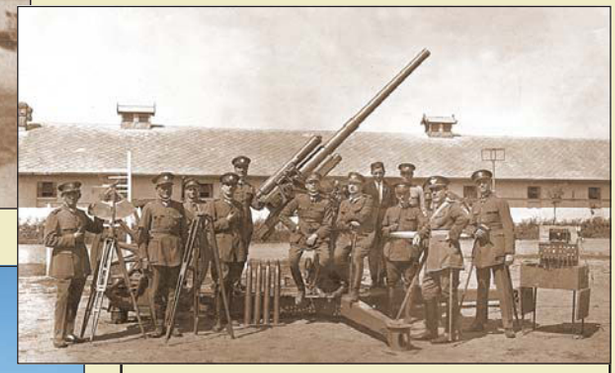
Între preocupările Statului Major al Forţelor Aeriene privind sărbătorirea patronului spiritual al aviatorilor militari şi civili, al radiolocatoriştilor, artileriştilor şi rachetiştilor sol-aer s-a aflat şi organizarea unei expoziţii intitulate **ARIPI ROMÂNEŞTI ÎN MEMORIA FOTOGRAFIEI**. *Unele dintre exponate ne-au atras atenţia în mod deosebit. De aceea vi le şi înfăţişăm în această pagină de revistă.*

O importantă filă de istorie: sărbătorirea Zilei Aviaţiei în iulie 1923

Avionul de recunoaştere îndepărtată şi bombardament bimotor tip CAUDRON G-4 pe frontul de la Mărăşeşti – iulie-august 1917



Tun A.A. tip Negrei, calibru 75 mm, pe frontul de la Mărăşeşti – februarie 1917



Artilerişti antiaerieni în perioada interbelică

Avionul de transport C-130 Hercules, în misiune în Afganistan

VIZITE DE LUCRU, DIALOGURI EFICIENTE

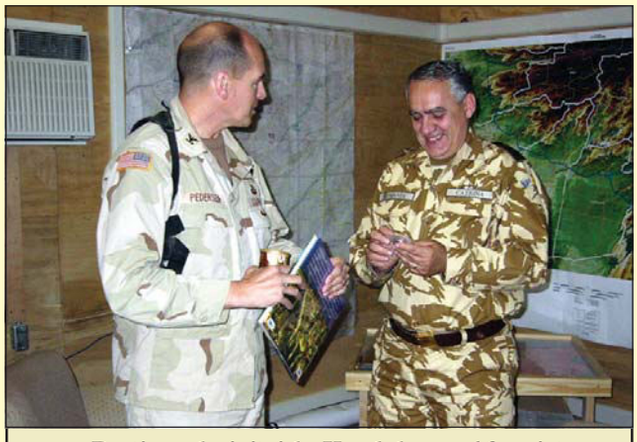
Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, a efectuat, în ultima perioadă, vizite de lucru în câteva ţări membre ale Alianţei Nord-Atlantice.

Printre multiplele aspecte abordate cu omologii săi din Bulgaria, Grecia şi Italia, axate, în special, pe specificul instruirii în comun a categoriei noastre de forţe cu cele ale statelor vizitate, potrivit standardelor NATO, un loc aparte în dialogurile purtate – şi apreciate ca deosebit de importante –, l-au reprezentat problemele de comandă şi control. Pe această temă, în Italia, de pildă, în etapele vizitei, mai ales la cea întreprinsă la Centrul pentru Operaţii de Bază Aeriană au fost urmărite unele chestiuni privind posibilităţile conectării imediate la sistemul central de comandă şi control a unităţilor şi subunităţilor din Forţele Aeriene proprii, cât şi a unor structuri similare dintr-o altă ţară, dislocate temporar pe o bază aeriană românească.

Benefice au fost considerate şi învăţămintele desprinse pe linia evoluţiei profesionale a piloţilor militari.

Moment de la întâlnirea de lucru a generalului-locotenent Gheorghe Catrina cu generalul-locotenent Sandro Ferracuti, şeful Statului Major al Aeronauticii Militare Italiene

Ulterior, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române a întreprins o misiune în Afganistan. La Kandahar, generalul-locotenent Gheorghe Catrina a vizitat Punctul de Comandă al Forţelor Aeriene (SUA) şi Centrul de Comandă al TF DIAMOND (Army Helicopters Unit) şi s-a întâlnit cu comandantul Brigăzii 3 Infanterie Uşoară, colonelul Richard Pedersen.



Pe timpul vizitei la Kandahar – Afganistan

În baza mandatului încredinţat de şeful Statului Major General al Armatei României, generalul dr. Mihail Popescu, generalul-locotenent Catrina i-a vizitat şi pe militarii Batalionului 280 Infanterie, aflaţi în Teatrul de Operaţii din Afganistan, precum şi alte dispozitive din Kabul şi Bagram, unde acţionează militari români.

NE LAUDĂ ENGLEZII

În perioada 29 iunie – 1 iulie, o delegaţie a Comandamentului Întrunit al Elicopterelor din Regatul Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord, condusă de locotenent-colonelul Hugh Northam, a efectuat o vizită de lucru la Baza 61 Elicoptere–Titu, în vederea identificării posibilităţilor de operare ale elicopterelor IAR-330 SOCAT în acţiuni de menţinere a păcii conduse de Uniunea Europeană în teatre de pe continent.

Oaspeţilor li s-au prezentat aspecte legate de organizarea, funcţionarea şi înzestrarea bazei, iar la hangar a avut loc o prezentare statică a elicopterului modernizat cu sistemul SOCAT, în special partea de avionică şi de armament. Cum în acel timp la Titu s-a desfăşurat şi zbor de instrucţie, militarii britanici şi-au putut forma o imagine completă asupra capabilităţilor aeronavei IAR-330 SOCAT. Ei au avut cuvinte de apreciere asupra capacităţii elicopterelor noastre de luptă şi a personalului navigant de a desfăşura multiple acţiuni în teatrele de operaţii.

Partea britanică a susţinut două prezentări cu aspecte legate de Comandamentul Întrunit al Elicopterelor şi de operaţiile desfăşurate de această structură.

În dialogurile avute cu delegaţia română, condusă de comandorul Laurenţiu Simionescu, comandantul Bazei 61, au fost abordate probleme referitoare la posibilităţile de operare ale elicopterelor IAR-330 SOCAT în acţiunile de menţinere a păcii din Bosnia-Herţegovina. (P.B.)

POD AERIAN BUCUREŞTI – KANDAHAR

Avioanele C-130 Hercules cu numerele 5.927 şi 6.166, aparţinând Bazei 90 Transport Aerian, au executat, în ultima lună, nouă curse spre Afganistan, pentru rotirea detaşamentelor de militari români care îşi desfăşoară activitatea în cadrul operaţiei "Enduring Freedom".

Au fost transportate 960 de persoane şi 172 tone marfă, autoturisme ARO-242D aflate în dotarea batalioanelor ce acţionează în această ţară.

Misiunile s-au executat pe ruta Bucureşti – Otopeni – Baku – Kandahar şi au însumat 180 de ore şi 116.640 kilometri.

După executarea altor curse spre aceeaşi destinaţie, urmează o suită de misiuni în Irak, la Talil, pentru a duce 51 de persoane şi 168 tone materiale.

De la începutul anului şi până acum – ne-a informat **căpitanul Liviu Pâslaru** –, spre Afganistan s-au efectuat 14 curse, însumând 280 de ore de zbor şi 181.000 km, iar spre Irak 17 curse, totalizând 170 de ore de zbor şi 171.000 km.

Pe postul de comandanţi de echipaje s-au aflat **comandorii Gabriel Stroe, Florin Călin, căpitan-comandorii Gheorghe Lupeş, Viorel Tănase** şi **locotenent-comandorii Marian Jilăveanu, Ion Virgil, Iulian Iancu, Mihai Roşca** şi **Ninel Grigore.**

PETRE BÂNĂ

AEROCLUBUL NATO ÎN ROMÂNIA

La sfârşitul lunii mai, timp de cinci zile, s-a aflat în România o delegaţie formată din 17 aviatori membri ai aeroclubului NATO.

Aeroclubul NATO a fost creat în 1970 şi îşi desfăşoară activitatea de zbor pe aeroportul Charleroi, Belgia. Periodic, membrii aeroclubului desfăşoară zboruri în diferite ţări membre sau partenere ale Alianţei, sub înaltul patronaj al secretarului general NATO. Astfel, în 1998 s-a organizat primul raliu aerian, "Invited countries", pe o distanţă de 3.500 km, însumând 20 de ore de zbor, în spaţiul aerian al Cehiei, Ungariei şi Poloniei.

În România, delegaţia a venit cu cinci avioane de tipul Piper PA-32, Grumman AA5B, Cessna 182-RG, Socata TB10 şi Diamond DA-40.

Programul delegaţiei aeroclubului NATO a cuprins vizite la Baza 90 Transport

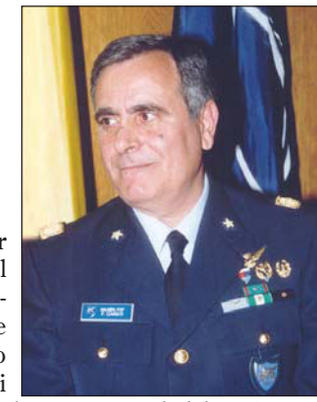
Aerian, Muzeul Aviaţiei, comandamentul Statului Major al Forţelor Aeriene, precum şi în diferite zone de interes turistic din România.

La comandamentul Statului Major al Forţelor Aeriene, oaspeţii au purtat discuţii cu o delegaţie condusă de generalul-maior Laurenţiu Maftei. Domnul Alex Dewaele, şeful delegaţiei aeroclubului NATO, a mărturisit, la încheierea discuţiilor, că "unul din scopurile acestei vizite este să învăţăm despre români şi România!"

Delegaţia a fost însoţită pe întreg parcursul vizitei de către comandorul Adrian Marinescu şi căpitan-comandorul Georgel Zaharia.

La întoarcerea în Belgia, delegaţia aeroclubului NATO va realiza un album dedicat României, ce va fi expus la sediul din Bruxelles.

Scrisoare de la AIRSOUTH



Generalul-maior Francesco Cariati, şeful Statului Major al Comandamentului Forţelor Aeriene Aliate din Europa de Sud, a adresat o scrisoare de mulţumire şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** pentru modul exemplar în care partea română a organizat Seminarul de instruire a echipei de luptă, desfăşurat la Cercul Militar Naţional, în perioada 19–23 aprilie a.c. Cu acest prilej, generalul Cariati a remarcat în mod deosebit profesionalismul a doi ofiţeri români, **locotenent-comandorul Viorel Pană** şi **căpitanul Augustin Sperilă,** care şi-au îndeplinit ireproşabil, în cadrul seminarului, misiunea de ofiţeri de legătură.

Reuniune în Turcia

În perioada 16–18 iunie 2004, **generalul de flotilă aeriană Constantin Croitoru,** comandant al Comandamentului Operaţional Aerian Principal şi **căpitan-comandorul Adrian Codi,** specialist ASOC, au participat la reuniunea Comitetului Director al Organizaţiei pentru Managementul Sistemului de Comandă-Control Aerian al NATO (NACMO BOD). Activitatea s-a desfăşurat la Cesme, în Turcia, şi a constat în prezentarea stadiului de implementare şi testare a nucleului sistemului integrat de comandă-control aerian NATO – ACCS LOC 1, urmată de dezbateri în domeniul cerinţelor de dezvoltare a sistemului, în perspectiva includerii noilor ţări membre ale Alianţei în arhitectura ACCS.

Reuniunea Comitetului NATO pe probleme de hardware...

Sesiunea desfăşurată la Capellen, Luxemburg, a cuprins o serie de expuneri şi prezentări ale secretarului Comitetului NATO pentru Hardware din Sistemul comandă-control aerian (AHC) şi ale reprezentanţilor SHAPE. Totodată, s-au analizat evoluţiile privind dezvoltarea Sistemului comandă-control aerian (ACCS) şi s-au aprobat specificaţiile şi bugetele noilor proiecte.

Forţele Aeriene Române au fost reprezentate la această reuniune de către maiorul ing. Alexandru Petriceanu, specialist ASOC, fiind cea de-a treia activitate de acest gen la care participă un reprezentant român.

...şi software

Cea de-a 100-a reuniune a Comitetului NATO pentru Software (ASC) din Sistemul comandă-control aerian s-a desfăşurat la Las Palmas de Gran Canaria, Spania.

Maiorul ing. Cătălin Lupu, reprezentant naţional în ASC, ne-a precizat că "în cadrul reuniunii s-au stabilit politicile şi strategiile de realizare a software-ului pentru ACCS, concepţiile ce urmează a fi aplicate pentru dezvoltarea şi mentenanţa soft-ului specific, precum şi necesitatea implementării modificărilor pentru programele aferente sistemelor de simulare".

SOFT PENTRU FORŢELE AERIENE

În perioada 17–20 iunie a.c., **căpitan-comandorul inginer Liviu Popel** a urmat cursul de utilizare a programului NATO – Defence Planning Automated Support System (NDPASS). Activitatea, organizată de Comandamentul NATO, s-a desfăşurat la Bruxelles şi a reunit reprezentanţi ai tuturor statelor membre ale Alianţei. Biroul pentru Coordonarea Integrării, din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene, a început deja să utilizeze programul NDPASS, iniţiind procedura de introducere în baza de date a unor informaţii specifice, precum: obiectivele forţei, organizarea, personalul, capacităţile de acţiune, sistemul de comandă-control, programele de modernizare, cercetare-dezvoltare şi achiziţii, fondurile bugetare etc. Aceste informaţii vor fi transmise la Bruxelles pe data de 31 iulie a.c.

ALMA MATER

Pentru studenţii Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă", luna iunie a însemnat continuarea procesului de învăţământ. Astfel, studenţii din anii I, II şi III, specialitatea aviaţie naviganţi, au executat activităţi practice de zbor, în cadrul Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene. Colegii lor din anii I şi III, arma rachete sol-aer, şi din anul IV, specialitatea meteo şi radiolocaţie, au efectuat călătorii de studii într-o serie de unităţi aparţinând Statului Major al Forţelor Aeriene şi Statului Major al Forţelor Terestre. De asemenea, în această perioadă, studenţii au participat la cursul Standarde şi Proceduri NATO, organizat în Academie.

În cursul lunii iunie, Academia Forţelor Aeriene a primit vizita unei delegaţii a Comisiei de Apărare a Uniunii Europei Occidentale. Am fost, de asemenea, gazde pentru o delegaţie din Danemarca, formată din specialişti în domeniul managementului resurselor umane, pentru un grup de cadre didactice şi studenţi ai Şcolii Militare a Corpului Tehnic şi Administrativ din Franţa, precum şi pentru elevii anului III ai colegiilor militare şi liceale de la Alba-Iulia, Breaza şi Câmpulung-Moldovenesc.

Locotenent-colonel DUMITRU DINU

EVALUARE COLEGIALĂ

În numărul 57, din 30 iunie 2004, al gazetei "Scutul Patriei", periodic al Corpului 4 Armată Teritorial, a fost inserat şi un "cartuş" redacţional, în care colegii noştri de breaslă clujeni îşi exprimă aprecierile la adresa publicaţiei *"CER SENIN"*, în noua sa formă de prezentare. Reproducem integral opiniile confraţilor noştri, cărora le mulţumim din tot sufletul şi le întoarcem laudele pentru nobila lor trudă gazetărească.

PENTRU PATRIE, ONOARE ŞI DRAPEL!
Scutul patriei
Periodic al Corpului 4 Armată Teritorial

"Salutăm cu respect şi admiraţie reuşita deplină a colegilor noştri care sunt artizanii noii serii a publicaţiei <<CER SENIN>>, editată de Statul Major al Forţelor Aeriene. O revistă lunară modernă, pe hârtie velină, tipărită offset şi policolor sută la sută, cu design şi prezentare grafică de excepţie, în toate cele 54 de pagini (inclusiv coperta). Asta ar fi forma. Cât despre conţinut – totul e variat, interesant, bine scris, operă de profesionişti. O revistă la... superlativ! Iată de ce îi felicităm sincer pe ***comandorii (r) Dumitru Amariei*** *şi* ***Petre Bână,*** *pe* ***colonelul (r) Nicolae Radu, căpitanul Cristian Preda, locotenenţii Ciprian Pătraşcu*** *şi* ***Mircea Barac,*** *precum şi pe membrii Consiliului editorial care înţeleg şi sprijină acest remarcabil demers publicistic".*

CURS "LEADERSHIP"

La Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene s-a desfăşurat, în perioada 8–18 iunie a.c., Cursul de pregătire militară "LEADERSHIP". Organizat după modelul britanic de formare a liderilor organizaţiilor militare mici, cursul a reunit 84 de elevi ai anului întâi, alături de alţi 59 de cursanţi, viitoare cadre tehnice ale forţelor aeriene. Absolvenţii acestui curs interactiv, preponderent practic, au dobândit capacitatea de a conduce grupuri mici de militari, aceştia putând ocupa funcţia de comandant de grupă. Pe durata celor două săptămâni de pregătire, cursanţii au fost consiliaţi de **căpitanul Florin Pângăleanu** şi **locotenentul Alexandru Roman,** absolvenţi ai Cursului ofiţeri-subofiţeri instructori, desfăşurat în Cehia, în toamna anului trecut.

Locotenent-comandor DAN HAGEANU

"NATO Air Meet 2004"

La Konya, în Turcia, s-a desfăşurat recent Conferinţa finală de planificare a exerciţiului aerian real "NATO Air Meet 2004".

Acest exerciţiu reprezintă principalul instrument prevăzut de NATO, în anul 2004, pentru asistenţa ţărilor nou aderate în procesul de integrare.

În urma prezentărilor şi discuţiilor purtate în cadrul conferinţei, delegaţia Forţelor Aeriene Române, condusă de **căpitan-comandorul Florentin Marinaş,** a prezentat angajamentul final privind tehnica de luptă participantă la exerciţiu, ce va consta în trei avioane MiG-21 LanceR, două elicoptere IAR-330 SOCAT şi o aeronavă de transport C-130 Hercules. Componenta aeriană română va acţiona numai în cadrul formaţiilor de zbor ale forţelor proprii (Blue Forces), urmând ca forţele ostile (Red Forces) să fie simulate de către SUA, Olanda, Germania şi Danemarca, prin rotaţie. Aeronavele MiG-21 LanceR vor executa exclusiv misiuni de apărare aeriană, iar elicopterele IAR-330 SOCAT misiuni de căutare-salvare prin luptă, complexitatea fiecărui exerciţiu în sine fiind sporită de faptul că se va acţiona în condiţii de bruiaj radio.

Personalul tehnic român va participa la toate activităţile de servicii reciproce la aeronave (cross servicing). Pentru prima dată la acest tip de activitate se vor acorda certificate "cross-servicing" pentru aeronavele F-16 şi Mirage 2000.

Exerciţiul "NATO Air Meet 2004" va reprezenta un antrenament desfăşurat în condiţii asemănătoare teatrelor de operaţii, fapt ce va contribui în mod real la creşterea nivelului de interoperabilitate a echipajelor de zbor şi tehnice implicate.

APRECIERI LA CEL MAI ÎNALT NIVEL

Prin Decret al preşedintelui României, domnul Ion Iliescu, la propunerea ministrului apărării naţionale, domnul Ioan Mircea Paşcu, Cercului Militar Naţional din Bucureşti i s-a conferit **Ordinul Meritul Cultural în grad de comandor, categoria F – Promovarea Culturii.**

Înalta distincţie a fost acordată în semn de apreciere deosebită pentru îndelungata şi prestigioasa activitate de promovare a culturii, ştiinţei şi civilizaţiei româneşti atât în rândul cadrelor militare din Garnizoana Bucureşti, cât şi al publicului larg, devenind, în decursul celor peste 125 de ani ai existenţei sale, o instituţie emblematică din capitala României.

Printr-un alt Decret al şefului statului, aceeaşi decoraţie a fost conferită şi directorului instituţiei, **colonelul Anton Iancu,** pentru managementul performant şi eficient în conducerea Cercului Militar Naţional, pentru contribuţia personală la promovarea valorilor culturale ale armatei şi ale ţării, pentru protejarea şi îmbogăţirea patrimoniului artistic al instituţiei.

CONTRIBUŢII ŞTIINŢIFICE INTERNAŢIONALE

Medici şi specialişti ai Institutului Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială "General dr. av. Victor Anastasiu" s-au afirmat din nou pe plan internaţional, prin participarea la două prestigioase manifestări ştiinţifice.

La cel de al 73-lea Congres al Asociaţiei de Medicină Aerospaţială, care a avut loc la Anchorage – Alaska –, cele două lucrări colective din domeniul oftalmologiei şi psihologiei prezentate în faţa unor reputaţi specialişti din peste 40 de ţări ale lumii s-au bucurat de un interes deosebit, semnalat în presa de specialitate de peste Ocean, ca şi din alte state.

Cu maximă atenţie au fost urmărite prezentările orale şi posterele celor 10 medici din aproape toate specialităţile I.N.M.A.S., de numeroşi participanţi din Bulgaria, Grecia, Turcia şi România la cel de-al 9-lea Congres balcanic de medicină militară, desfăşurat în luna iunie la Antalya – Turcia. Cu acest prilej, a fost organizat şi un seminar privind antrenamentul specific al piloţilor militari în ceea ce priveşte problematica dezorientării spaţiale.

Menţionăm că directorul I.N.M.A.S., colonelul dr. Marian Macri, este secretar general al Biroului Naţional Român al Comitetului balcanic de medicină militară.

Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială
„Gral Dr. Av. Victor Anastasiu"
Societatea de Medicină Aeronautică din România
Revista de Medicină şi Psihologie Aeronautică
Vol. 8 - Anul 2004 - Nr. 2 (27)
ISSN nr. 1454-6205

ABORDOĂRI SUBSTANŢIALE

A apărut numărul pe trimestrul 2 al Revistei de Medicină şi Psihologie Aeronautică.

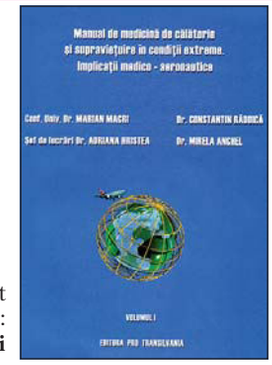
Problemelor de clinică aeronautică le sunt consacrate patru interesante studii, dintre care semnalăm pe cel care îi are autori pe dr. F. Năftănăilă-Mali, M. Macri, M. Sima, Fl. Năftănăilă-Mali, M. Jinga, S. Berbecar, C. Răduică, M. Dumitru, şi se referă la "Ulcerul duodenal, ulcerul gastric, Boala de reflux gastroesofagian şi infecţia cu helicobacter pylori la personalul aeronautic". Un subiect am zice "la zi", având în vedere aria foarte mare de răspândire a acestei boli, dar şi modul în care este abordată de autori.

Doctorii M. Manea, Tr. Manea şi V. Poalelungi continuă interesantul lor studiu despre "Patologia somatizării", sintetizând principalele teorii acceptate privind mecanismele de acţiune a stresului sau traumatismelor psihice asupra sănătăţii.

Pe linia noilor orientări în domeniul sistemelor computerizate de evaluare psihologică, dr. psih. M. Popa şi dr. ing. M. Pericle abordează, din mai multe unghiuri, şi-l propun ca deosebit de eficient şi cu un mare grad de fidelitate, un sistem de evaluare predictivă, în mediu simulat, a caracteristicilor psihice în pilotarea aeronavelor.

Laureată a unui important premiu al Institutului Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială, dr. Mirela Anghel lansează şi în acest număr un semnal asupra pericolului pe care îl reprezintă bolile cardiace coronariene şi propune modalităţi pertinente de tratament eficient.

PREMIERĂ ÎN LITERATURA MEDICALĂ ROMÂNEASCĂ


Manual de medicină de călătorie şi supravieţuire în condiţii extreme. Implicaţii medico - aeronautice
Conf. Univ. Dr. MARIAN MACRI
Dr. CONSTANTIN RĂDUICĂ
Şef de lucrări Dr. ADRIANA HRISTEA
Dr. MIRELA ANGHEL
VOLUMUL I
EDITURA PRO TRANSILVANIA

În editura "Pro Transilvania" a văzut lumina tiparului o lucrare de mare utilitate: **"Manual de medicină de călătorie şi supravieţuire în condiţii extreme. Implicaţii medico-aeronautice".** Autorii, doctorii Marian Macri, Constantin Răduică, Mirela Anghel – la ambele volume, la primul adăugându-li-se dr. Adriana Hristea, iar la cel de-al doilea dr. Ionel Huţanu, prezintă medicilor specialişti, personalului aeronavigant şi, în aceeaşi măsură, călătorilor aflaţi la bordurile avioanelor, problematica atât de diversă şi fascinantă a medicinii aeronautice şi spaţiale.

Prin subiectul abordat, cartea se constituie – aşa cum remarcă şi prefaţatorul, prof. univ. dr. Mihai Zamfirescu, secretar general al Academiei de Ştiinţe Medicale – o premieră în literatura medicală românească.

Problematica zborului, cu toate mutaţiile şi implicaţiile survenite în timpul deplasărilor în spaţiul aerian pentru toţi cei ce se încumetă la o asemenea întreprindere – ocazional sau prin prisma profesiei –, este tratată în varii ipostaze, cu predilecţie cele ce fac referire la manifestările unor boli şi cum pot fi acestea contracarate, ca şi la particularităţile comportamentale la diverse persoane: copii, bătrâni, femei gravide, oameni sănătoşi sau suferinzi.

În fapt, autorii – trei dintre ei personalităţi renumite în lumea medicală aeronautică – reuşesc, în această carte, o corelaţie a problemelor de sănătate a pasagerilor cu zborul. O atenţie aparte este acordată bolilor specifice ultimilor ani, care generează o tendinţă de limitare a deplasărilor. Şi, pentru că zborul, uneori, poate produce şi situaţii mai puţin plăcute, care pot merge de la disconfort până la situaţii deosebite, semnatarii cărţii s-au gândit să prezinte o serie de măsuri specifice, care pot constitui elemente de supravieţuire în condiţii extreme. Din aceste puncte de vedere, lucrarea se constituie într-un util ghid de medicină de călătorie şi supravieţuire, pe care vi-l recomandăm cu căldură.

Pagină realizată de PETRE BÂNĂ

INTEGRAREA SPAŢIULUI AERIAN AL ŢĂRII ÎN SISTEMUL INTEGRAT DE APĂRARE AERIANĂ EXTINSĂ A NATO (NATINEADS)

Prin intrarea sa în NATO, România şi-a asumat riscurile şi ameninţările cu care se confruntă Alianţa Nord-Atlantică. În context, pe lângă pericolele aeriene convenţionale, a apărut un pericol potenţial mai mare, reprezentat de rachetele balistice tactice, de rachetele de croazieră şi de avioanele de luptă fără pilot. Deşi unele aspecte ale acestui tip de pericole nu sunt în întregime noi, experţii militari ai NATO consideră că mărirea razei de acţiune, a preciziei şi a vitezei acestor mijloace a determinat schimbarea radicală a domeniului ameninţărilor aeriene şi a impus măsuri corespunzătoare, respectiv crearea unui Sistem Integrat de Apărare Aeriană Extinsă a Alianţei (NATINEADS). Sistem în care trebuie să se integreze, cât mai curând, şi România. Iar acest proces se află în plină desfăşurare.

Definirea şi misiunile Sistemului de Apărare Aeriană a României

Sistemul de Apărare a României reprezintă ansamblul forţelor luptătoare specializate, al structurilor de comandă şi control, al echipamentelor, sistemelor de armamente, metodologiilor şi procedurilor acţionale care asigură menţinerea integrităţii spaţiului aerian naţional, protecţia forţelor şi obiectivelor vitale împotriva atacurilor aeriene.

Misiunile apărării aeriene *în timp de pace* sunt definite de menţinerea integrităţii spaţiului aerian naţional şi protejarea unor obiective vitale împotriva atacurilor aeriene. Aceste misiuni sunt *supravegherea aeriană* şi *poliţia aeriană.*

În *situaţii de criză,* Poliţia Aeriană se extinde, transformându-se în *"control arme",* pentru a sprijini măsurile întreprinse în cadrul managementului crizei şi pentru a descuraja o eventuală agresiune.

În *situaţii de conflict* sau *de război,* apărarea aeriană îşi diversifică misiunile urmărind apărarea populaţiei, obiectivelor vitale şi a forţelor armate împotriva atacurilor aeriene.

Subsistemul de forţe cuprinde ansamblul structurilor specializate pentru misiuni de apărare aeriană din Forţele Aeriene, Forţele Terestre şi Forţele Navale, destinate localizării, urmăririi şi identificării mijloacelor de atac aerian, precum şi interceptării şi combaterii ţintelor aeriene.

Pentru *supravegherea aeriană* sunt destinate subunităţile de radiolocaţie din Forţele Aeriene. În situaţii de criză şi la război, în sistemul de supraveghere aeriană se includ şi radarele aparţinând Forţelor Terestre şi Forţelor Navale.

Pentru *acţiunile de combatere* a mijloacelor aeriene ale inamicului sunt destinate: subunităţile de aviaţie de vânătoare; marile unităţi, unităţile şi subunităţile de artilerie antiaeriană, rachete sol-aer şi de război electronic din Forţele Aeriene şi din Forţele Terestre; structurile de război electronic şi sistemele de armament navă-aer dispuse la bordul navelor din compunerea Forţelor Navale.

Sistemul de Comandă-Control Aerian al României este integrat, automatizat şi are un Centru de Operaţii Aeriene, ca sistem C4I, cu responsabilităţi în comanda centralizată a forţelor de apărare aeriană la nivel naţional, indiferent cine le controlează administrativ sau ierarhic. Acest sistem operează pe baza principiului *controlului centralizat* şi *execuţiei descentralizate.* Completarea sistemului de comandă-control prin conectarea unor elemente C2A transportabile, mobile sau aeropurtate este necesară, în egală măsură, pentru Forţele Aeriene, Forţele Terestre şi Forţele Navale. Acest lucru este posibil de realizat din punct de vedere tehnic şi funcţional, iar asigurarea procedurilor şi instruirea personalului revine Comandamentului Operaţional Aerian Principal.

Necesitatea integrării

Amplificarea rolului şi misiunilor NATO pentru menţinerea păcii şi rezolvarea situaţiilor de conflict determină un proces de adaptare a NATINADS, în cadrul apărării colective, pentru satisfacerea nevoilor apărării aeriene extinse şi creşterea contribuţiei la managementul situaţiilor de criză.

Concepţia strategică şi *Iniţiativa privind capabilităţile de apărare,* aprobate la summit-ul de la Washington, din aprilie 1999, evidenţiază importanţa sistemului de apărare aeriană integrată în efortul colectiv pentru apărarea Alianţei şi pun un accent deosebit pe necesitatea realizării unei mai mari interoperabilităţi la diferite niveluri, în condiţiile accentuării participării multinaţionale.

Satisfacerea eficientă a noilor cerinţe ale apărării aeriene extinse, în condiţiile sporirii numerice a statelor membre ale Alianţei şi exercitării tot mai dese a managementului situaţiilor de criză, precum şi a limitelor impuse de bugete, necesită o abordare colectivă a apărării aeriene. Integrarea apărării aeriene, prin contribuţiile individuale ale statelor membre ale Alianţei cu tehnică, personal, pregătire, doctrină comună şi interoperabilitate crescută, va asigura o capabilitate mai mare decât totalul acestor contribuţii.

Integrarea şi interoperabilitatea pe care se bazează NATINEADS reprezintă singura abordare viabilă pentru realizarea unui nivel suficient de protecţie.

În acest context, Sistemul de Apărare Aeriană a României trebuie să contribuie

la securitatea militară a ţării, la apărarea colectivă a Alianţei şi să asigure capabilităţi pentru managementul situaţiilor de criză.

Integrarea în NATINEADS reprezintă unirea sistemelor naţionale de apărare aeriană a statelor membre ale Alianţei într-un sistem unic de apărare aeriană al NATO, la nivelul Europei, care dispune de forţe, facilităţi şi structuri operaţionale de comandă şi control eficiente în timp de pace, în situaţii de criză şi la război.

Esenţa integrării o reprezintă transferul responsabilităţii, al forţelor şi al autorităţii necesare întrebuinţării acestora către Comandantul Suprem al Forţelor Aliate din Europa (SACEUR) pentru apărarea ţărilor europene, membre NATO, împotriva atacurilor aeriene, pe timp de pace, în situaţii de criză şi conflict.

În acest context, integrarea spaţiului aerian românesc în cel al Alianţei trebuie realizată cu respectarea principiilor şi concepţiilor directoare ale Alianţei pentru îndeplinirea misiunii de apărare aeriană colectivă.

În consecinţă, România trebuie să deţină structuri de apărare aeriană care vor intra sub comanda şi autoritatea NATO, încă din timp de pace, pentru a fi întrebuinţate, pe teritoriul ţării sau în afara acestuia, în acţiunile asupra aeronavelor care utilizează neautorizat spaţiul aerian şi împotriva atacurilor aeriene.

Condiţiile în care se realizează această subordonare, modalităţile concrete de exercitare a comenzii, regulile de angajare, precum şi nivelul de implicare a autorităţii naţionale trebuie să facă obiectul unei decizii politico-militare, acestea urmând să fie negociate la momentul integrării în NATINEADS.

Principiile fundamentale ale integrării

Integrarea în NATINEADS implică respectarea următoarelor principii: ■ plasarea unităţilor şi subunităţilor de apărare aeriană naţionale destinate SACEUR sub comanda şi controlul operaţional ale acestuia, încă din timp de pace, cu toate restricţiile inerente care pot fi impuse în legătură cu întrebuinţarea şi dislocarea forţelor; ■ întrebuinţarea acestor forţe numai pentru executarea misiunilor de apărare aeriană, pentru executarea altor misiuni fiind necesară aprobarea autorităţii naţionale abilitate; ■ dislocarea, în general, pe teritoriul naţional a unităţilor/subunităţilor de apărare aeriană desemnate, mai puţin pentru situaţiile în care excepţiile faţă de cerinţe primesc aprobarea autorităţii naţionale abilitate; ■ încadrarea cu personal a centrelor de raportare şi control, în principal, de ţara pe al cărei teritoriu se află; ■ asigurarea contribuţiilor privind forţa naţională conform procedurilor stabilite în cadrul Alianţei, dar decizia referitoare la numărul şi structura forţelor ce vor fi asigurate, precum şi la echipamentul din dotarea acestora va intra în sfera de responsabilitate naţională; ■ oferirea statelor membre ale Alianţei de către NATINEADS a informaţiilor relevante, de interes naţional, destinate controlului naţional asupra aviaţiei civile, apărării civile şi îndeplinirii altor responsabilităţi naţionale; ■ rămânerea în responsabilitate naţională a unor funcţii, cum ar fi securitatea internă şi angajamentele naţionale, în afara cadrului NATO; ■ răspunderea comandanţilor structurilor naţionale de apărare aeriană desemnate numai faţă de autorităţile aliate superioare pentru problemele specifice Alianţei este esenţială pentru a se asigura nivelul de autoritate necesar apărării aeriene deţinut de comandanţii aliaţi.

Principalele cerinţe ale integrării

Pentru realizarea integrării şi crearea unui NATINEADS viabil, este necesară îndeplinirea următoarelor cerinţe: ■ proceduri comune, care se aplică întregului sistem şi permit executarea de operaţii continue; ■ standarde comune, care stau la baza creării elementelor NATINEADS şi în raport cu care se poate evalua eficienţa acestor elemente; ■ limbaj comun, care permite operatorilor să colaboreze şi să facă schimb de informaţii în mod rapid şi clar; ■ stare de pregătire pentru luptă, în conformitate cu principala situaţie de risc/pericol; ■ disponibilitatea forţelor în funcţie de nevoile operaţionale şi, în acelaşi timp, respectarea repartizării echitabile a sarcinilor; ■ oportunităţi de participare la exerciţii multinaţionale a forţelor destinate NATO; ■ structură de comandă unificată, care asigură distincţia clară a responsabilităţilor şi înlesneşte derularea unui proces rapid de luare a deciziilor.

Forţe participante la apărarea aeriană integrată

Din punct de vedere al subordonării, forţele participante la apărarea aeriană integrată sunt grupate în:

a) *Forţe sub comandă NATO.* Sunt declarate astfel, încă din timp de pace, toate forţele şi facilităţile care au misiunea specifică de executare a apărării aeriene a statelor europene membre NATO, în vederea menţinerii unei structuri integrate de comandă şi control, stabilirii procedurilor şi executării pregătirii în comun. În cadrul acestei categorii, ROMÂNIA poate participa numai cu unităţi de apărare aeriană din cadrul Forţelor Aeriene, respectiv cele care au responsabilităţi în sistemul de supraveghere aeriană şi cele care execută misiuni de Poliţie Aeriană;

b) *Forţe destinate NATO.* Sunt alte forţe pe care statele membre NATO le asigură în plus pentru NATINEADS. În cadrul acestei categorii de forţe, ROMÂNIA participă numai cu unităţi de apărare aeriană care au un nivel de operativitate ridicat, astfel încât, după parcurgerea perioadelor de creştere graduală a capacităţii operaţionale, să fie în măsură să ducă acţiuni militare specifice. Unităţile de apărare aeriană participante fac parte din organica Forţelor Aeriene, Forţelor Terestre şi Forţelor Navale.

c) *Forţe sub comandă naţională.* Acestea sunt compuse din unităţi de apărare aeriană din structura Forţelor Aeriene, Forţelor Terestre şi Forţelor Navale, care parcurg procesul de operaţionalizare sau continuă instruirea în scopul menţinerii nivelului de operativitate impus.

Din punct de vedere al locaţiei, unităţile de apărare aeriană naţionale care intră în compunerea *forţelor sub comandă NATO* sau *forţelor destinate NATO* pot fi dislocate pe teritoriul naţional sau pe teritoriul altor state membre NATO din Europa, încă din timp de pace.

Din punct de vedere al angajării în acţiuni militare, structurile de apărare aeriană naţională acţionează astfel:

a) *în timp de pace*: ■ unităţile de apărare aeriană din cadrul forţelor sub comandă NATO sunt incluse în sistemul de supraveghere aeriană şi execută serviciul Poliţia Aeriană în scopul de a menţine integritatea spaţiului aerian european NATO şi de a proteja ţările membre NATO. Supravegherea aeriană şi Poliţia Aeriană reprezintă elemente cheie în menţinerea securităţii ţărilor NATO; ■ unităţile de apărare aeriană din cadrul *forţelor destinate NATO* pot fi dislocate pe poziţii şi conectate la sistemul de supraveghere aeriană şi la sistemele de comandă a armelor fără a acţiona;

b) *în situaţii de criză, de conflict sau la război – în afara teritoriului naţional,* unităţile de apărare aeriană din cadrul *forţelor sub comanda NATO* şi *forţelor destinate NATO* vor fi incluse în sistemele de apărare aeriană integrată ale teatrelor;

c) *în situaţii de criză, de conflict sau la război – pe teritoriul naţional,* se constituie forţe multinaţionale, ce acţionează în cadrul apărării colective.

În situaţii de criză, NATINADS se extinde pentru a sprijini măsurile întreprinse de Alianţă pentru managementul crizei şi pentru descurajarea agresiunilor, demonstrând hotărârea şi pregătirea acesteia de a rezista atacurilor din zona de criză.

În situaţii de conflict, obiectivele vizate în operaţiile de apărare aeriană sunt apărarea ţărilor membre NATO împotriva atacurilor aeriene, provocarea de pierderi maxime în rândul forţelor aeriene inamice prin uzură şi participarea la crearea unei situaţii aeriene favorabile.

Pe baza prerogativelor sale de coordonare a celorlalte forţe naţionale, care nu sunt destinate NATO, SACEUR va prelua prin transfer de autoritate şi unităţile de apărare aeriană aflate sub comandă naţională care dispun de capabilitate de apărare aeriană şi acţionează în zona sa de comandă, pe teritoriul naţional.

Activităţi pentru integrarea României la NATINEADS

Integrarea apărării aeriene a României în apărarea aeriană a Alianţei presupune implementarea măsurilor necesare realizării conectării la NATINEADS a structurilor naţionale de comandă şi control a apărării aeriene, în conformitate cu *programele NATO asociate.* În timp, unele s-au desfăşurat până la aderare, iar altele după acest moment.

Până la aderare, măsurile au vizat:

- stabilirea strategiei de negociere a condiţiilor de integrare a spaţiului aerian şi a forţelor de apărare aeriană în sistemul NATO, avându-se în vedere: numărul, compunerea şi tehnica cu care vor fi dotate forţele puse la dispoziţia SACEUR; restricţiile impuse de România privind utilizarea acestor forţe; desemnarea autorităţii naţionale pentru controlul spaţiului aerian şi stabilirea responsabilităţilor acesteia;
- adaptarea legislaţiei naţionale pentru a permite: utilizarea spaţiului aerian naţional de către mijloace de apărare aeriană ale Alianţei; transferul de autoritate şi trecerea unor unităţi de apărare aeriană naţională sub comanda şi controlul operaţional ale Comandantului Suprem al Forţelor Aliate din Europa (SACEUR), încă din timp de pace; întrebuinţarea armamentului de la bordul aeronavei aparţinând Alianţei, în spaţiul aerian naţional; întrebuinţarea armamentului de la bordul aeronavelor româneşti, aflate sub comandă NATO, în spaţiul aerian al altor state membre NATO; prezenţa unor forţe ale unor state membre NATO pe teritoriul României pentru întărirea apărării aeriene în unele situaţii operative;
- asigurarea capabilităţilor pentru: schimbul de informaţii radar cu sistemul NATO; comunicaţii militare necesare transmiterii situaţiei aeriene şi a ordinelor de misiune; asigurarea infrastructurii (aerodromuri) pentru acţiunile de Poliţie Aeriană; implicarea autorităţilor naţionale aeronautice în utilizarea flexibilă a spaţiului aerian, în pregătirea operatorilor de trafic aerian civil pentru dirijarea aeronavelor NATO, în conformitate cu procedurile Alianţei şi integrarea senzorilor radar civili în sistemul naţional de supraveghere; actualizarea concepţiei şi a planurilor pentru apărarea aeriană integrată a României, pentru a reliefa noul statut al ţării noastre în cadrul Alianţei; încheierea acordului cu NATO privind responsabilităţile părţilor semnatare.

După aderare, măsurile privind integrarea apărării aeriene a României în Sistemul de apărare aeriană integrată NATO vor avea în vedere:

- realizarea transferului de autoritate şi trecerea unităţilor de apărare aeriană desemnate sub comanda şi controlul operaţional ale Comandamentului Suprem al Forţelor Aliate din Europa (SACEUR);
- adoptarea procedurilor, standardelor, limbajului comun, stărilor de pregătire pentru luptă, în funcţie de decizia naţională, şi asumarea comenzii operaţionale, pentru îndeplinirea misiunilor în cadrul Alianţei;
- implementarea obiectivului de parteneriat referitor la "Supravegherea aeriană şi conectarea la NATINEADS" prin realizarea schimbului de date şi informaţii privind situaţia aeriană cu NATO, în conformitate cu propunerile incluse în Memorandumul de Înţelegere cu NATO înaintat la Comandamentul Strategic Aliat din Europa (SHAPE);
- participarea la programul "Sistemul de Comandă şi Control a Spaţiului Aerian (ACCS)", pentru integrarea completă în sistemul C2A al NATO;
- asigurarea disponibilităţii forţelor şi valorificarea oportunităţii de participare la exerciţii multinaţionale a forţelor destinate NATO;
- implicarea autorităţilor naţionale în utilizarea flexibilă a spaţiului aerian, în pregătirea operatorilor cu dirijarea traficului aerian civil şi asigurarea zborurilor aeronavelor NATO.

Pentru realizarea acţiunilor menţionate, autorităţii naţionale îi vor reveni o serie de responsabilităţi, dintre care cele mai importante sunt:

- stabilirea în colaborare cu SACEUR a unităţilor şi facilităţilor de apărare aeriană care vor fi repartizate SACEUR pentru comanda şi controlul operaţional;
- nominalizarea, la recomandarea comandanţilor regionali, a unităţilor de apărare aeriană din cadrul forţelor terestre repartizate, care vor fi dislocate şi operaţionale pe timp de pace;
- administrarea şi disciplina personalului repartizat structurii multinaţionale;
- protecţia la nivel local a instalaţiilor şi facilităţilor dispuse în ţara implicată;
- unele funcţii, cum ar fi securitatea naţională internă sau alte obligaţii naţionale. În cazul în care împrejurările impun, întrebuinţarea forţelor naţionale în aceste scopuri, forţele necesare, care cuprind personal şi echipament, pot fi retrase din rândul forţelor sub comandă NATO.

Până la încheierea acordului privind responsabilitatea aliaţilor, vor fi asigurate radarele, centrele operaţionale, facilităţile de comunicaţii militare şi cele similare de control, precum şi finanţarea şi încadrarea cu personal a acestor facilităţi, iar forţele se pun la dispoziţie pentru întreaga gamă de misiuni, inclusiv cele prevăzute la art. 5.

România, în funcţie de decizia politică, ar putea recunoaşte că responsabilitatea privind asigurarea spaţiului aerian al României (operaţiilor de Poliţie Aeriană) revine comandantului apărării aeriene regionale şi va stabili în colaborare cu SACEUR unităţile şi facilităţile de apărare aeriană care vor fi repartizate SACEUR pentru comanda şi controlul operaţional. Decizia legată de numărul şi compunerea forţelor care vor fi asigurate, precum şi de tehnica cu care aceste forţe vor fi dotate vor intra în sfera de responsabilitate naţională.

În relaţia cu NATO, ca forţe NATINEADS sunt desemnate numai structurile Forţelor Aeriene, rămânând ca în cadrul concepţiei de Apărare Aeriană Extinsă să fie stabilite şi mijloacele Forţelor Navale şi ale Forţelor Terestre, în funcţie de situaţia operativă la un moment dat.

În cadrul cooperării civilo-militare, România va acţiona pentru implicarea autorităţilor naţionale în utilizarea flexibilă a spaţiului aerian, pregătirea operatorilor cu dirijarea traficului aerian civil şi asigurarea zborurilor aeronavelor NATO, armonizarea procedurilor, a flexibilităţii de folosire în comun şi eficient a sistemului NATINEADS. Se va urmări integrarea senzorilor radar aparţinând Forţelor Terestre, Forţelor Navale şi serviciilor de trafic civile.

Documentar realizat cu sprijinul specialiştilor Secţiei planuri şi politici din Statul Major al Forţelor Aeriene

Foto: Laurenţiu CHIRIŢĂ

BUCURIA ZBORULUI, SATISFACŢIA PERFORMANŢEI

De un timp, Baza 71 Aeriană este conectată la temperatura unor transformări profunde. Se zboară – ca niciodată până în primăvara acestui an – patru starturi pe săptămână, în special starturi mixte, de zi şi de noapte. De regulă, cu câte două-trei avioane de dublă comandă şi peste opt de simplă, în care este cuprinsă majoritatea piloţilor. Peste 30 de ore de zbor şi 60 de aterizări sunt consemnate zilnic în cronica unităţii. Adică oamenii îşi fac, în sfârşit, meseria. Şi o fac bine. Cu pasiune, cu dragoste, cu interes.

Prin venirea la Câmpia Turzii a unui număr important de piloţi, tehnicieni şi avioane de la Timişoara, capabilităţile bazei sporesc în număr şi calitate. Se întăresc turdenii!

Lucrările de dezvoltare şi modernizare a infrastructurii, instalarea unor sisteme noi de radiolocaţie – la nivelul standardelor NATO –, a simulatorului ce va deveni operaţional la sfârşitul lunii iulie, precum şi amenajările ce se efectuează de către o prestigioasă firmă din Ardeal vor crea un cadru propice desfăşurării unei bune activităţi.

Un nou suflu, al schimbării depline, se remarcă în Baza 71 Aeriană. Spre satisfacţia, bucuria, dar şi prin implicarea directă a întreg personalului de aici. Oameni minunaţi, care au depus şi depun eforturi admirabile, cum aprecia şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** eforturi care au dus la obţinerea, în scurt timp, a unor rezultate de excepţie.

SCHIMBAREA MULT AŞTEPTATĂ

A fost o vreme – îşi amintesc mulţi dintre cei cu care am avut plăcerea să dialogăm – când Baza de la Câmpia Turzii nu era în top. Se considera ruda săracă a aviaţiei. Şi cei de aici sufereau. Pentru că atenţia era concentrată asupra altor baze.

Dar situaţia s-a schimbat. Unitatea a primit misiuni noi. S-a regândit fiecare acţiune. Cu accent pe eficienţă. **Comandorul Gheorghe Matei,** şeful de stat major, împuternicit de câteva luni la comanda Bazei, un om cu suflet de aur, ne relevă câteva din ideile care le-au reorientat activitatea. Nu s-a mai făcut pregătire de dragul pregătirii şi zbor pentru sine. Fiecare pas trebuia să aibă o finalitate. Atenţia a fost îndreptată, prioritar, spre exerciţiile de întrebuinţare în luptă a aeronavelor, în aşa fel încât piloţii nominalizaţi să fie la nivelul celor din NATO. Atât ziua, cât şi noaptea. Era nevoie de schimbări şi în mentalitate. În gândirea oamenilor, în care să primeze simţul răspunderii personale atât de necesar unui salt marcant în instruirea în zbor şi la sol, în pregătirea aeronavelor, în asigurarea de aerodrom. Simpla plimbare pe cerul patriei nu putea fi asociată serviciului de Poliţie Aeriană. Zborurile pe traiect, acrobaţia, chiar dacă se fac şi acestea, poartă adânc amprenta cerinţelor intervenţiei operative în acţiuni de luptă.

Un om cu suflet de aur: comandorul Gheorghe Matei

Noul program al pregătirii ce viza formarea unui număr de piloţi apţi să execute serviciul de Poliţie Aeriană pe timp de zi şi de noapte, în toate condiţiile, se derula normal. Dar când nimeni nu se aştepta, a intervenit un moment greu. Evenimentul de zbor din septembrie 2003, căruia i-a căzut victimă căpitan-comandorul Sorin Popa. Culmea, un pilot cu calităţi de excepţie şi peste 1.700 ore la manşă! Zborurile au fost întrerupte. Au fost analizate cauzele, s-au luat măsurile corespunzătoare. Din nou, frământări. Ştiau că se conta pe ei pentru exerciţiile şi aplicaţiile NATO. Exact ce îşi doriseră atâta vreme. Dar soarta parcă li se opunea. Într-o asemenea situaţie grea, readucerea în prim-planul reprezentărilor Aviaţiei Militare Române a Bazei Aeriene Feteşti era pe deplin justificată.

Nu s-au demobilizat însă. Cu încredere în forţele şi capacităţile lor, scrutau viitorul. Întreruperea activităţii de zbor i-a ambiţionat şi mai mult. Zborul a fost reluat şi momentul depăşit. Cu ajutorul celor doi instructori de la Bacău, **căpitan-comandorii Nicolae Surdea** şi **Valentin Tănase,** care, mai întâi, trebuiau să reconfirme instructorii de la Câmpia Turzii. De la două-trei starturi, câte efectuau în luna martie, au ajuns din aprilie la patru pe săptămână. Şi, toate, după procedurile NATO, cu folosirea limbii engleze. Un adevărat reviriment. Înainte, vinerea nu prea se zbura. Nici măcar de zi. Oboseala, instalată după prima săptămână de efort continuu, cu care unii, mai tineri, nu erau obişnuiţi, a fost însă repede învinsă. Pentru pregătirea aeronavelor, tehnicienii nu precupeţeau nici un efort. Cei de la Secţia Reparaţii Lucrări Aeronave veneau, când era nevoie, şi sâmbăta şi duminica în cazarmă. Lucrau zi lumină. Chiar şi noaptea, când aveau condiţii. S-au făcut eforturi aproape incredibile pentru ca toate avioanele să fie prezente la start. Au avut scoase la zbor mai multe avioane decât cei din alte baze care dispuneau de un număr dublu de avioane. **Locotenent-comandorul ing. Adrian Mărgărităoiu,** şeful secţiei, nu vrea să ne exemplifice prin nume de oameni dăruirea cu care s-a muncit. Ori toţi, ori nici unul! Greutăţile, eforturile, dragostea de meserie şi simţul răspunderii i-au unit.

Să mai notăm un fapt, cu totul şi cu totul inedit, petrecut în acele zile şi nopţi fierbinţi. Ca să asigure fluxul operaţiunilor la start în timp optim, tehnicienii şi specialiştii se deplasau... pe role. Parcă erau într-un concurs contracronometru. Aşa au ajuns – cum ne preciza **căpitan-comandorul Sorin Kiss** – să intre în serviciul Poliţie Aeriană zi şi noapte, în toate condiţiile meteorologice, conform standardelor NATO. Iar numărul piloţilor pregătiţi pentru o astfel de misiune a fost mai mare cu 30 la sută decât cel

După sonda meteo, cu gândul la zborul de instrucţie

planificat. Din totalul orelor de zbor efectuate în acest sens, 50–60 la sută s-au executat numai în formaţie. Ca să fie treaba bună de la început.

În zborul din noaptea de 30 aprilie, prima oară a zilei următoare i-a prins în aer. Era 1 Mai – Ziua Internaţională a Muncii, sâmbăta... Era sărbătoare în toată lumea. Iar sărbătoarea lor însemna, înţelegem noi, potrivit spuselor instructorului şef, **comandorul Ionel Bănuţ,** că se petrecea sub semnul unei victorii: într-un timp scurt, condiţionaţi de un termen, reuşeau să execute serviciul Poliţie Aeriană şi noaptea, întocmai ca piloţii cei mai experimentaţi de la Feteşti. Ştiau să utilizeze toate procedurile NATO de interceptare, identificare şi escortare, să efectueze convorbirile radio în engleză. Verificarea de la eşalon n-a întârziat: **căpitan-comandorul Florin Ghejan** şi **locotenent-comandorul Ioan Leu** au fost decolaţi pentru interceptarea unei aeronave de transport AN-26, care acţiona ca o ţintă aeriană, marcată direct de la Comandamentul Operaţional Aerian Principal. Au acţionat rapid şi cu precizie, sub barem. Baza de la Câmpia Turzii a urcat spre elita Forţelor Aeriene Române!

"Semper vigilantes" – deviza tehnicienilor, oriunde s-ar afla

DRAMĂ ŞI EROISM LA CÂMPIA TURZII

Sub acest titlu relatam, în urmă cu peste doi ani, acţiunea plină de curaj a **locotenentului Cătălin Micloş,** la bordul unui avion MiG-21 LanceR, în împrejurări cu totul şi cu totul excepţionale.

Era 26 martie 2002. La orele 13,46, Cătălin decola pentru a patra oară în acea zi. Zborul se derula în deplină siguranţă pe traiect, când, după câteva minute, pilotul a sesizat şocuri de tracţiune. Turajul motorului scădea, scădea fără ca el să fi acţionat maneta de gaze. Era la 1.200 m înălţime. Viteza – 440 km pe oră, iar turajul indica numai 70 de procente. Intuind primejdia, a raportat conducătorului de zbor. S-a hotărât întreruperea imediată a misiunii şi venirea cât mai urgentă spre aerodrom. Speranţa că va prinde pista era luată în calcul şi de conducătorul zborului, şi de pilot. N-a fost însă să se petreacă acest lucru! Cu maneta în plin, oscilaţiile turajului erau foarte mari. La înălţimea de 200 m, după ce şi-a orientat aeronava în aşa fel încât să nu cadă pe oraş, cu un calm şi o stăpânire de sine remarcabile – deşi avea numai 70 de ore pe acest tip de avion –, punându-şi propria viaţă în pericol până în ultimul moment, Micloş a reuşit să catapulteze!

Prin mass-media s-a difuzat în întreaga ţară isprava bravului locotenent. În spitalul de la Cluj, unde Micloş a fost internat după teribila încercare în care biruise moartea, **ministrul apărării naţionale, domnul Ioan Mircea Paşcu,** i-a înmânat personal ordinul de avansare înainte de termen la gradul de căpitan. Au urmat

apoi şapte luni, care i s-au părut cele mai lungi şi mai grele din viaţă, când n-a pilotat. La reluare, după numai două duble, a fost admis din nou la zbor. Parcă nimic nu s-ar fi întâmplat.

– Îţi mai revin în minte acele momente teribile prin care ai trecut?, îl întrebăm, la celula de alarmă, unde abia sosise pentru a intra în serviciul de Poliţie Aeriană.

– Nu. Totul a trecut. Am învăţat însă să fiu mai circumspect, mai atent cu verificarea parametrilor de funcţionare a motorului. De atunci şi colegii sunt mai precauţi. O zi poate să înceapă foarte bine şi să se sfârşească rău. Să nu înţelegeţi că sunt un pesimist!

– Am intenţionat atunci să-l sunăm pe primarul Turdei şi să-i propunem să fii declarat cetăţean de onoare. Era ceva. Un locotenent care să primească asemenea calitate, pe care o merita. Ai salvat oraşul de la o catastrofă.

– Bine aţi făcut că nu aţi intervenit. Era obligaţia, datoria mea să iau toate măsurile, cu orice risc, ca să nu se întâmple o nenorocire. De principiu, iau lucrurile aşa cum sunt. Aşa a fost să fie. De ce să mă declare cetăţean de onoare? Am fost însă sunat eu, de la un ziar din Cluj, după două luni de la catapultare, să mă consulte în legătură cu declararea unui distins om de cultură ca omul lunii, sau cam aşa ceva. M-am simţit onorat că am fost întrebat. Dar nici prin minte nu mi-a trecut că aş putea fi şi eu, la rându-mi, onorat cu o asemenea calitate.

Căpitanul Cătălin Micloş şi-a depus fişa pentru a fi declarat pilot clasa a 2-a. Este instructor ziua în toate condiţiile şi are acum 170 de ore pe MiG-21 LanceR. Este unul dintre cei mai apreciaţi piloţi din unitate şi un om de mare modestie şi fineţe, ca să-l citez pe comandorul Gheorghe Matei.

PROFESIONALISM... CÂT CUPRINDE

Acesta a fost şi este cuvântul de ordine la Câmpia Turzii. Căruia i se subordonează totul. Cum aveam să ne convingem în cele două zile de zbor mixt, când, pe lângă alte misiuni executate, cele mai multe în celule, s-au efectuat şi antrenamente în vederea tragerilor în poligon cu proiectile reactive nedirijate ce urmau să se desfăşoare în săptămâna următoare de către piloţii operaţionali. O activitate încheiată cu succes, cum aveam să aflăm ulterior. Ca şi anul trecut, când au acţionat atât cu tunul, cât şi cu PRND-urile. Printre cei 16 piloţi operaţionali şi-au confirmat clasa de luptători aerieni **căpitanii Cosmin Cozma, Constantin Andrei, Dorin Seghedi, locotenentul Nicolae Sarealbă.**

Pe aceeaşi rută, la sol şi în aer

Sunt la mare preţ piloţii tineri. Le-a fost mărit numărul de ore de zbor, efectuează, cu prioritate, exerciţii de întrebuinţare în luptă. "Zboară de n-au aer", cum se exprima cineva, deşi unii – sublocotenenţi şi locotenenţi – susţin că ar putea zbura chiar mai mult. Firesc, sunt nerăbdători să ajungă cât mai repede, dar şi sigur, printre aşii manşei. Priorităţile i-au cuprins şi pe ei. În valul 1 sau 2. Şi, fiecare, a realizat că ritmul intens nu face casă bună cu lejeritatea. Expresia aparţine instructorului cu navigaţia, **locotenent-comandorul Laurenţiu Chiriţă,** unul dintre cei mai apreciaţi piloţi instructori din Bază, care consideră promoţiile mai tinere decât el foarte receptive la nou. Abia se înapoiase dintr-un zbor în care îl antrenase pe căpitanul Cosmin Cozma în executarea zborurilor pe culoar civil după regulile ICAO. Cu câteva zile înainte, îl pregătise astfel pe Cătălin Micloş. Sunt zboruri atât de necesare în vederea deplasării în Franţa, unde Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii va executa un exerciţiu bilateral cu forţe aeriene din Baza Aeriană 132 Colmar. Iată că a venit şi vremea lor, după care tânjiseră atâta.

La intrarea în serviciul "Poliţie Aeriană", căpitanul Cătălin Micloş

Chiriţă este unul din cei şapte piloţi clasa 1. Deţine titlul de doi ani. L-a dobândit la Baza Aeriană 86 Feteşti, unde a fost comandant de patrulă. Zboară de zece ani MiG-ul 21. Se numără printre cei norocoşi. Are peste 700 de ore pe această aeronavă. Din 1998, este pilot pe LanceR. A făcut parte, alături de vestiţii piloţi de show aerian, **Dorel Luca şi Laurian Anastasof,** precum şi de alţi aşi ai mitingurilor şi demonstraţiilor, din echipele care au reprezentat Aviaţia Militară la prestigioase manifestări aeriene în mai multe ţări. A fost în Cehia şi Austria, în Franţa, Anglia, Turcia, Olanda. Este unul dintre cei mai titraţi piloţi din generaţia sa. Cu studii de specialitate în Alabama (SUA), în Franţa. A pilotat şi Mirage F1, şi Alpha Jet. În afara unor decuplări ale forţajului în decolare şi a unor anomalii în funcţionarea motorului pe perioade scurte, nu a cunoscut momente critice la bord.

Poate că ar fi şi mai mulţumit dacă peste zeci de ani fiul său i-ar urma în cariera de pilot. Dar în alte condiţii. L-a botezat cu numele a doi mari

comandanţi de oşti – Mihai (Viteazul) şi Alexandru (cel Mare) – ca să fie un învingător. Îi este un dor nebun de el, mai ales că are numai un an şi patru luni. Îl vede o dată la două săptămâni, soţia şi fiul locuind la socri, la Satu Mare, iar el, cu chirie, la Câmpia Turzii. A stat trei luni la Cluj, până a realizat că muncea mai mult pentru chirie, transport, telefoane. Iar ca el sunt mai mulţi. Cei veniţi de la Deveselu, de la Timişoara, elicopteriştii de la Sibiu. Spirit altruist, Chiriţă, când a plecat de la Feteşti, din "colonie", şi-a luat numai calculatorul şi cărţile. Mobila, frigiderul şi toate celelalte le-a lăsat unui coleg.

Laurenţiu este nu numai un pilot de excepţie, ci şi un excelent realizator de imagini foto luate din avion. Multe din ele au apărut în revista Top Gun, într-un calendar editat de AEROSTAR. Pentru impresia artistică, reproducem câteva imagini şi în publicaţia noastră.

Tânăr este şi **locotenent-comandorul Cristian Păcuraru.** De fapt, la Câmpia Turzii, **baza** sunt căpitanii şi locotenent-comandorii. Îl abordăm la câteva minute după ce, împreună cu **căpitan-comandorul Daniel Gânsac,** a executat sonda meteo. Suntem, acum, la celula de

Un zâmbet după un caz special – locotenent-comandorul Marin Mitrică

alarmă, o baracă peste care sperăm că nu peste mult timp se va intra cu buldozerul. El simbolizează, ca şi alţii de seama lui, marile schimbări produse în ultima vreme în bazele aeriene de supersonice, mai cu seamă în cea de la Câmpia Turzii. Într-un an, a avut planificate 30 de minute de zbor. Este aproape incredibil ceea ce ne spune. A depăşit, totuşi, timpul afectat cu... două minute. În alt an, altă depăşire. I se alocase o oră. A depăşit-o şi pe aceasta. Tot cu câteva minute. Anul trecut, trebuia să zboare 120 de ore. A făcut 90. Aur! Nici nu-i vine să creadă. În acest an, are prevăzute tot 120 de ore. Şi are toate şansele să le îndeplinească. A avut zile când a zburat chiar patru ore. Şi-a completat şi el fişa de pilot clasa a 2-a. Sunt 14 ofiţeri piloţi care deţin acest titlu.

Zbor deasupra ţinutului transilvan

Îl întrebăm care a fost momentul care l-a bucurat cel mai mult, în carieră.

– Atunci când am fost nominalizat printre cei care urmau să zboare 120 de ore pe an şi am început zborul pentru a deveni pilot operaţional.

– Şi cel care te-a întristat?

– Tot acela.

– Cum aşa?

– Pentru că sesizam mâhnirea din sufletul celor care nu se bucurau de o asemenea şansă, situaţie în care şi eu fusesem mai înainte.

Ce frumos! Ce caracter admirabil.

Un profesionist adevărat este şi **locotenent-comandorul Marin Mitrică,** promoţie 1991. A venit de la Deveselu. Are doi băieţi. Unul de 11 ani şi altul de 6 ani. Cu câtva timp în urmă, a trăit un moment deosebit. Mulţi l-au considerat un caz care n-a implicat trăiri dramatice. Inclusiv el. Şi totuşi...

Se afla pe traiect la circa 150 de km de aerodrom şi la 6.000 m altitudine, când un bec din sistemul de avionică l-a avertizat că s-a produs o defecţiune. O altă lampă i-a confirmat că, într-adevăr, s-a întâmplat ceva. Presiunea de amplificare hidraulică a scăzut sub pragul limită. N-a disperat. Şi-a păstrat sângele rece, cum avea să facă tot timpul cât a durat acea situaţie critică. Acul indicatorului de bord oscila când într-o parte, când în alta, pentru ca apoi să-i arate valoarea zero. Deşi stabilizatorul şi eleroanele răspundeau normal la comenzi, acestea se puteau bloca în orice clipă. Atunci, aeronava ar fi devenit incontrolabilă. A raportat imediat la punctul de comandă şi a cerut, întreruperea misiunii şi venirea urgentă "acasă". Conducătorul zborului, **căpitan-comandorul Florin Ghejan,** ochi şi urechi, ca de obicei, la tot ce se întâmplă în aer şi la sol, i-a creat toate condiţiile pentru a avea prioritate la aterizare. Convorbirile radio dintre conducătorul de zbor şi pilot se desfăşurau absolut normal. Nimic nu trăda faptul că în aer se consuma o situaţie dramatică, o situaţie care putea deveni în orice clipă tragică. Zborul până la aerodrom şi aterizarea au decurs normal, de parcă nimic nu s-ar fi întâmplat. Nici o emoţie în glasul căpitan-comandorului Ghejan, nici în al pilotului. Au stăpânit şi rezolvat momentul creat cu o siguranţă extraordinară. Fapt pentru care amândoi au fost premiaţi de către **şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina.** În locul lor, alţii, cu o altfel de construcţie psihică, poate că ar fi clacat. Ce se întâmplase – s-a aflat după expertizarea avionului. O garnitură de la un amplificator s-a distrus şi a determinat scurgerea lichidului hidraulic. Noroc că instalaţia principală a preluat sarcinile celei de amplificare!

S.O.S.– UN APEL TOT MAI FRECVENT CĂTRE ELICOPTERIŞTI!

Doream de mult să-i cunoaştem pe elicopteriştii. Mai ales că ştiam de palmaresul lor bogat. Ni-l confirmă **locotenent-comandorul Mircea Bucurenciu,** pilot clasa 1 şi instructor de zbor în toate condiţiile. Iată câteva exemple: ❒ La Podragu, o femeie gravidă în luna a şasea şi fiul ei, de numai câţiva ani, au suferit un şoc hipotermic. Au încercat să intervină mai întâi cei de la SMURD Tg. Mureş, cu un elicopter IAR-316 Allouette, dar nu au reuşit. IAR-ul 330 PUMA, al cărui comandant de echipaj era Bucurenciu, a coborât, cu plafonul de nori la doi metri deasupra rotorului, şi a luat bolnavii. Curenţii din acea zonă, deosebit de perfizi, duseseră, cu ani în urmă, la prăbuşirea unui alt elicopter

militar. După ce a ridicat aparatul de la sol, locul s-a acoperit complet. În jur erau numai stânci. Dacă era vorba de un zbor normal, nu ar fi

Elicopteriștii – o adevărată echipă

intrat. Fiind însă în pericol viața a doi oameni, a riscat. Și au reușit să scape toți de moarte! ❐ **Căpitanii Trandafir Maloș** și **Valentin Lăzureanu,** avându-l ca tehnic de bord pe unul dintre cei mai pricepuți **maiștri militari clasa 1, Ioan Bogdan,** au salvat un om bolnav, pe care l-au luat de pe stadionul din Hunedoara.❐ Doi răniți grav la un concurs auto pe Valea Ampoiului nu-i vor uita niciodată pe **căpitanii Laurențiu Gabor, Gabriel Stăncoiu** și **maistrul militar principal Augustin Florian,** care le-au salvat viața, ducându-i, cu PUMA, în cel mai scurt timp, la Târgu Mureș, la spital...

Spre elicopterul amenajat MEDEVAC, se îndreaptă tot mai multe S.O.S.-uri. Un altul care avea să aibă răsunet până în Polonia a vizat salvarea a doi tineri polonezi aflați în mare pericol în Munții Făgăraș. **Căpitanul Sorin Popa** și **locotenentul Dan Cobuz** i-au salvat de la moarte. Când a venit în vizită în România, președintele Poloniei a ținut să-i acorde comandantului echipajului o importantă distincție și l-a felicitat pentru gestul eroic, umanitar. Și președintele României a avut cuvinte de laudă la adresa echipajului comandat de căpitanul Sorin Popa! "Iar acum – sare Bucurenciu în sus de ciudă –, acest băiat extraordinar, lăudat de doi șefi de stat, pentru că nu poate fi numit într-o funcție superioară și avansat, va fi nevoit, din motive de limită de vârstă în grad, să iasă din sistem! Și ca el sunt și alții de la supersonice: locotenent-comandori, căpitan-comandori, piloți clasa 1, așa ai mânșei. Dar ghidul carierei impune și alte condiții pentru promovarea în funcții și grad.

Blue Road – 2004. O aplicație desfășurată recent în cooperare cu sârbii și muntenegrenii. De la Câmpia Turzii, elicopterul amenajat MEDEVAC, în al cărui echipaj erau **Bucurenciu, locotenent-comandorul Ioan Crețu, căpitanul Gabriel Stâncoiu, maistrul Bogdan** și **caporalul Mihai Piltu, paramedic,** a avut câteva intervenții de excepție în cadrul tactic de la Porțile de Fier. Pentru a salva răniți de pe ecluze și de lângă blocul de comandă al hidrocentralei, au trebuit să facă adevărate minuni. La o asemenea intervenție, s-a intrat cu coada elicopterului printre doi stâlpi de peste doi metri. Distanța laterală dintre aeronavă și stâlpi era la limita pericolului de impact, de numai doi-trei metri. În cealaltă parte se afla un pericol și mai neiertător – Dunărea.

Majoritatea acțiunilor elicopteriștilor de la Câmpia Turzii, ca și ale celor din alte baze aeriene, au loc în asemenea condiții. Comandantul lor, **căpitan-comandorul Adrian Trandafir,** spirit de luptător și învingător vivace, fiu de comandor care și-a dedicat întreaga viață aviației, ne descrie câteva episoade în care el și subordonații săi au zburat în luna mai la Bistrița și Râmnicu Sărat pentru a-i aclimatiza și învăța să coboare în rapel din elicopter pe militarii din batalioanele care urmau să plece în Irak și Afganistan. Asta în condiții meteorologice destul de grele, în teren limitat, flancat de înălțimi sau copaci înalți. Pe vânt sau ploaie, n-au pridit să-și îndeplinească misiunile. Au zburat și câte cinci ore pe zi, efectuând, în cea mai mare parte a timpului, "punct fix", una dintre manevrele care solicită la maximum piloții. Să lucrezi cu peste 400 de militari în echipe de câte 6, în mai multe runde este un efort extraordinar! Efort căruia comandantul, cu experiența sa de zbor pe avioanele de școală, pe MiG-15, IAR-93 și IAR-99, iar de la un timp și pe elicoptere cu reacție, i-a făcut față, ca și subordonații săi: **căpitanii Laurențiu Gabor, Artur Palfi,** omniprezentul **Sorin Popa, Gabriel Stăncoiu,** și **Gheorghe Sanda, maiștrii militari Ștefan Jurubiță, Mircea Laszlo, Ioan Bisericescu, Paul Hangi.**

Împreună cu elicopteriștii de la Bacău, au ajutat la formarea ca luptători a patru detașamente de militari.

Sunt profesioniști de excepție elicopteriștii. Oameni ai riscului, cu dragoste de meserie și de carte. Comandantul face parte din prima promoție de ingineri a Secției de echipamente și instalații de bord de aviație din cadrul Facultății de Electrotehnică din Craiova. A urma o instituție superioară de învățământ a devenit un deziderat al mai multor elicopteriști de la Câmpia Turzii. Jurubiță, care este tehnic de bord, a absolvit Facultatea de Drept, locotenent-comandorul Crețu – geografia, căpitanul Gabor – economia turismului, Andone – dreptul.

Oameni ambițioși, toți. Doar sunt conduși de trei olteni, care formează comanda escadrilei: Trandafir, **locotenent-comandorul ing. Petre Dragomir,** inginerul-șef al escadrilei, și **locotenent-comandorul Crețu,** locțiitorul comandantului.

Un personaj aparte este **locotenentul inginer Liviu Zlătan.** Un om fericit, de zeci de carate. Apare la Promo , la emisiunea "Din dragoste", a lui Mircea Radu. Povestea lui de dragoste este foarte frumoasă. S-a confirmat cum nu se poate mai bine. El și soția sa, doamna doctor Zlătan, au doi gemeni, băiat și fetiță, care se îndreaptă vertiginos spre doi ani.

Și nu putem încheia aceste rânduri fără a consemna atenția care se acordă pregătirii tinerilor. Dacă **sublocotenenții Daniel Lușcă** și **Răzvan Pruteanu,** promoție 2002, au venit din școală cu 50 de ore, aici, au făcut deja 20. Ca să nu mai vorbim de **locotenentul Rusu.** Toți trei au ieșit la simplă comandă pe PUMA.

În pofida greutăților întâmpinate din cauza schimbării garnizoanei, tuturor le sunt comune dorința de afirmare, setea de perfecționare în posturile încredințate și, nu în ultimul rând, ambiția de a demonstra că personalul Bazei 71 formează un colectiv puternic. Sub semnul încrederii, al unui tonifiant optimism!

Comandor (r) PETRE BÂNĂ
Foto: ADRIAN SULTĂNOIU

LOCUL ÎN CARE AVIOANELE... ÎNVAŢĂ SĂ ZBOARE

În urmă cu 30 de ani, în luna iunie a anului 1974, în baza unei hotărâri a Consiliului de Miniştri, lua fiinţă, în cadrul Centrului Naţional al Industriei Aeronautice, Centrul de Încercări în Zbor, cu sediul la Craiova. În acelaşi an, la data de 30 octombrie 1974, primul avion cu reacţie de producţie românească, IAR-93, îmbrăţişa pentru prima dată din înaltul cerului, sub aripile sale ocrotitoare, graniţele naţionale. Din acel moment, Centrul de Încercări în Zbor a devenit unul dintre copiii de suflet ai aeronauticii româneşti. De-a lungul timpului, oameni de ştiinţă, piloţi, ingineri şi tehnicieni sau personal auxiliar şi-au intersectat destinele pe culoarul pasiunii pentru zbor, dând viaţă celor mai importante proiecte româneşti din domeniu, "educând" temperamentul câtorva generaţii de avioane civile sau militare şi contribuind, astfel, la dezvoltarea unuia dintre cele mai măreţe visuri ale omenirii.

Capabilităţi, activităţi, realizări

Valul istoriei face ca, în anul 1991, Centrul să se transforme în societate comercială pe acţiuni, sub patronajul Ministerului Industriei. Câţiva ani mai târziu, la data de 18.05.1994, acesta este inclus în structura Departamentului Înzestrării Armatei, sub denumirea de Centrul de Cercetări şi Încercări în Zbor. Începând cu anul 1998, Centrul devine parte componentă a Agenţiei de Cercetare pentru Tehnică şi Tehnologii Militare, structură din care face parte şi în prezent.

Şeful centrului, domnul comandor inginer Nicolae Constantin, are amabilitatea de a ne furniza câteva date de referinţă despre capabilităţile şi activităţile desfăşurate aici de-a lungul timpului. Aflăm, astfel, că Centrul de Cercetări şi Încercări în Zbor desfăşoară activităţi aeronautice militare şi are statut de centru de cercetare ştiinţifică. De asemenea, este instituţia care asigură competenţa ştiinţifică de testare şi evaluare a departamentului pentru armamente în cadrul desfăşurării programelor de achiziţii privind înzestrarea în domeniul aviaţiei militare. În acest scop, a fost desemnată, prin Ordinul nr.6/2001 al şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, singura structură pentru conducerea, organizarea şi desfăşurarea activităţilor de experimentare, dezvoltare, testare şi evaluare pentru rachete, muniţii de aviaţie, armament şi alte produse speciale destinate aviaţiei militare.

Conducerea executivă este asigurată de şeful centrului, ajutat de un locţiitor ştiinţific, în timp ce personalul care încadrează funcţiile unităţii face parte din aviaţia militară. Personalul calificat în alte specialităţi decât cele specifice personalului tehnico-ingineresc de aviaţie şi care desfăşoară activitate aeronautică militară în cadrul centrului este asimilat categoriei personalului aeronautic din aviaţia militară.

Din punct de vedere logistic, centrul dispune de dotări moderne pentru desfăşurarea activităţilor de cercetare, testare, evaluare şi mentenanţă: pavilionul tehnico-administrativ, unde se află laboratoarele de cercetare aplicativă şi personalul administrativ; hangar şi anexa tehnică, unde staţionează aeronavele şi se află echipamentele şi dispozitivele pentru efectuarea încercărilor şi executarea lucrărilor de mentenanţă şi pregătire pentru zbor; turnul pentru executarea filmărilor (cu cineteodolitul) aeronavelor în evoluţii de decolare, aterizare şi la joasă înălţime; parcul de tehnică, dotat cu autospeciale de deservire a aeronavelor şi zborului, precum şi cu mijloace auto de transport personal, materiale şi tractare aeronave.

Obiectul de activitate al Centrului de Cercetări şi Încercări în Zbor constă în: cercetări şi încercări la sol şi în zbor în scopul certificării sau omologării aeronavelor militare şi civile prototip sau modernizate, a echipamentelor şi sistemelor de bord, a armamentului, muniţiei şi bombelor de aviaţie; cercetări şi experimentări în scopul certificării sau omologării altor produse cu destinaţie militară; analize chimice la produse specifice de aviaţie; organizarea cursurilor de trecere pe aeronavele din dotare; organizarea demonstraţiilor aeriene; elaborarea documentaţiei de exploatare la sol şi în zbor a aeronavelor; actualizarea normelor de exploatare a aeronavelor pe baza datelor rezultate în urma utilizării intensive a acestora; propuneri de modificare a resursei aeronavelor care se transmit la Statul Major al Forţelor Aeriene etc.

Dintre realizările mai importante ale unităţii de-a lungul timpului pot fi menţionate: executarea programelor de încercări pentru certificarea şi omologarea avioanelor IAR-93, IAR-827, IAR-AG6, IAR-99 STANDARD, IAR-99 ŞOIM; certificarea configuraţiei de înarmare cu rachete aer-aer tip MAGIC a aeronavelor MIG-23 şi MIG-21; pentru avionul MIG-21 LanceR, certificarea versiunii finale a programului operaţional de zbor şi certificarea prin trageri reale a variantelor de înarmare; măsurători în zbor în scopul determinării derivatelor de stabilitate pentru elicopterele IAR-316B, IAR-330H şi IAR-330L; programul de vibraţii la sol şi în zbor pentru elicopterul IAR-330 SOCAT; încercarea la sol şi în zbor în vederea omologării scaunelor de catapultare româneşti tip HV-O; certificarea şi omologarea echipamentelor de aviaţie asimilate în ţară şi a focoaselor mecanice, electrice şi de proximitate pentru bombe şi proiectile de aviaţie; prezentarea la sol şi în zbor în faţa delegaţiilor oficiale din alte state şi la târgurile internaţionale aeronautice a tehnicii de aviaţie asimilată în producţia internă; executarea analizelor fizico-chimice ale combustibililor, lubrifianţilor şi lichidelor speciale destinate aviaţiei; şcolarizarea personalului tehnic şi navigant din Forţele Aeriene pentru exploatarea şi, respectiv, trecerea la zbor pe avioanele încercate la centru şi intrate în dotarea unor unităţi de aviaţie.

Sub zodia performanţei şi a pasiunii

Locotenent-comandorul inginer Dumitru Dragomir este absolvent al Academiei Tehnice Militare, promoţia 1989. După ce, în prima parte a carierei, a fost inginer proiectant la baza de reparaţii din Craiova, începând din anul 2001, a devenit locţiitorul ştiinţific al Centrului de Cercetări şi Încercări în Zbor, având astfel şansa de a valorifica practic experienţa acumulată de-a lungul carierei. Şi aici a fost cu adevărat "vrăjit" de

dinamica activităţilor, de ritmul alert al misiunilor. ”Riscul, complexitatea şi noutatea activităţilor desfăşurate par a comprima timpul de multe ori insuficient. Sunt nenumărate zilele în care mulţi dintre noi rămân peste orele de program pentru a pune la punct toate detaliile, pentru a analiza cât mai multe situaţii neprevăzute care s-ar putea ivi în timpul testărilor. Pentru că nici o greşeală, cât de mică, nu este permisă. Orice lucru tratat superficial poate conduce la o catastrofă. Nimic nu este lăsat la voia întâmplării, nici înainte, nici după sfârşitul unei serii de testări şi evaluări a unui produs. Având în vedere faptul că profilul activităţii noastre este unul unic în România, ne-am orientat spre colaborări şi schimburi de experienţă cu reprezentanţi ai unor firme de profil din străinătate. Astfel, piloţi de la renumitele firme Elbit şi IAI, din Israel, BAE Systems, din Marea Britanie, sau Jaffe, din SUA, au avut aprecieri favorabile cu privire la produsele testate în centrul nostru. Un sentiment de reală mândrie am avut cu toţii în cursul anului trecut, cu ocazia unei vizite de documentare în cadrul centrului a unei delegaţii din Turcia. Mulţi ani doar “consumatori” ai produselor de aviaţie, membri de mulţi ani ai Alianţei Nord-Atlantice, aceştia au ajuns la concluzia că un astfel de centru este deosebit de util. Reprezentanţii delegaţiei turce şi-au exprimat, la momentul respectiv, intenţia colaborării cu partea română în vederea înfiinţării unui astfel de centru în Turcia. Una dintre activităţile de amploare, recent încheiate, o reprezintă definitivarea programului de testare-evaluare a avionului de şcoală şi antrenament IAR-99 Şoim în varianta Lead in Trainer (Avion de şcoală şi antrenament avansat). În aceeaşi perioadă, au desfăşurat zborul pe aerodromul Craiova în vederea trecerii pe aceste tipuri de aparate un grup de trei piloţi aparţinând Forţelor Aeriene Române (comandor Florea Drăghici, locotenent-comandor Adrian Crişan şi locotenent-comandor Niculin Neagoe), piloţi care au fost atestaţi în calitate de instructori pe acest avion. În paralel, s-au desfăşurat activităţi de cercetare cu aplicabilitate în domeniul aviaţiei. Studiile efectuate de colectivul de cercetători ştiinţifici al unităţii s-au concretizat în lucrări teoretice foarte valoroase prezentate la sesiuni de comunicări naţionale şi internaţionale, articole publicate în reviste de specialitate, precum şi produse realizate la nivel de model experimental care răspund unor cerinţe concrete ale încercărilor în zbor şi studiului fiabilităţii sistemelor de aviaţie” – ne-a declarat locotenent-comandorul ing. Dumitru Dragomir.

Căpitan-comandorul Daniel Vârdol este unul din cei cinci piloţi de încercare ai centrului. Cu peste 1.100 de ore de zbor, deţine titlul de pilot clasa 1, fiind totodată şi instructor de zbor, ziua şi noaptea, în toate condiţiile. Absolvent al promoţiei 1983 a Şcolii de Ofiţeri de Aviaţie, a deprins tainele meseriei ca pilot de vânătoare în cadrul Regimentului 91 Aviaţie Vânătoare Craiova.

În anul 1999, Centrul a organizat concurs pentru ocuparea funcţiilor libere de pilot de încercare. N-a stat pe gânduri. Visul era pe cale să devină realitate, considerând că funcţia de pilot de încercare reprezintă, în plan profesional, treapta cea mai înaltă, dar şi cea mai riscantă a meseriei. Însă cu siguranţă şi cea mai frumoasă, deoarece în cadrul Centrului a obţinut satisfacţii deosebite. Printre acestea, pot fi amintite demonstraţiile susţinute cu ocazia diferitelor mitinguri aeriene, zborurile în formaţie cu câţiva dintre cei mai renumiţi piloţi de încercare pe plan mondial, ca Yehuda Shafir (Elbit), Yovam Geva (IAI), Peter Lert (Jaffe) sau GJMc Clymont (BAE Systems). Dar una dintre cele mai complexe acţiuni la care a participat în cadrul Centrului o reprezintă, fără îndoială, programul de testare-evaluare-omologare a avionului IAR-99 ŞOIM, a cărui primă parte a fost recent încheiată. Astfel, testările pentru verificarea în zbor a funcţionării scoaterii trenului de aterizare cu instalaţia de avarie sau zborul cu acroşaje asimetrice în scopul studierii şi verificării comportării avionului în diferite configuraţii reprezintă exemple de acţiuni în care diferenţa dintre totul sau nimic este întrecută doar de pasiunea pentru zbor. Dorinţa de a da viaţă cât mai multor păsări de oţel, de a le modela comportamentul astfel încât actualii sau viitorii piloţi de vânătoare ai Forţelor Aeriene să beneficieze de aparate cât mai sigure, moderne şi fiabile este mai presus decât orice risc. Acolo sus, predând avionului lecţii de viaţă şi sfidând ruleta existenţei, îşi dozează energia necesară reuşitei cu gândul la îmbrăţişările celor dragi, la soţia şi copiii ce-l aşteaptă seara acasă, la colegii care-i urmăresc evoluţia cu respiraţia tăiată la marginea pistei sau la cei care-i ghidează traiectoria din turnul de control. “Fiecare aterizare reuşită înseamnă pentru pilotul de încercare un nou certificat de naştere acordat sieşi şi un nou certificat de garanţie acordat păsării de oţel. Senzaţia la atingerea pistei este că ai reuşit să strecori viaţa în fierul rece, că ai modelat personalitatea unui ansamblu material format din oţel, cabluri şi indicatoare de bord”– este concluzia pilotului de încercare Daniel Vârdol.

Ofiţeri din comanda Centrului, câţiva piloţi de încercare şi un iubitor al aviaţiei militare – reporterul T.V. Adelin Petrişor

Aceleaşi sentimente, expresie a pasiunii pentru zbor, domină şi gândurile celorlalţi piloţi de încercare ai centrului: căpitan-comandorii Aurelian Cojocaru, Petre Matei, Marius Predescu şi locotenent-comandorul Ionuţ Arghiropol. Privirea fiecăruia reflectă dorinţa de a stăpâni înălţimile. Cu toţii spun că dacă ar mai avea de ales de o sută de ori ce să facă în viaţă, aceeaşi meserie ar alege, chiar dacă timpul lor s-ar împărţi din nou între agitaţia pistei şi liniştea familiei. Doar vremurile şi-ar dori să fie altele...

Martorul trecutului şi vedetele prezentului

În hangarul aeronavelor, freamăt mare. Se fac ultimele pregătiri pentru că, a doua zi, cele mai noi şi mai moderne avioane de şcoală şi antrenament vor lua drumul Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene. Într-un colţ, un bătrân “pensionar”, un IAR-93, acum plin de praf ca o autentică piesă de muzeu, priveşte trist către tinerii “şoimi” de pe a căror vopsea proaspăt lustruită razele soarelui se reflectă zglobiu ca dintr-un stroboscop băgat în priză. Dacă cineva i-ar mai cere-o vreodată, măcar o dată, ce şi-ar mai scutura 93-ul aripile şi s-ar avânta să se înfrupte din aerul tăios al înălţimilor! Însă tehnologia asta nouă pare să-l fi condamnat deja. Doar rugina îl aşteaptă, veşnicul cancer al fiarelor vechi. “Bătrânul” nu este invidios pe pofta de viaţă a “şoimilor” ale căror motoare turate anticipează momentele când, struniţi de piloţi tineri, vor săgeta albastrul cerului. Ca un bătrân înţelept, el ştie că gloria este efemeră. Doar a văzut şi el destule la viaţa lui. Pe omul acela care are de explicat fiecăruia câte ceva, îl ştie din prima zi de când a venit în centru. Inginerul Constantin Stancu era un tânăr timid, puţin speriat de agitaţia din jurul lui. Tocmai terminase facultatea şi fusese repartizat exact în mijlocul evenimentelor. Acum a ajuns cercetător în cadrul Centrului. Tot pe atunci, el şi generaţia lui de IAR-93 erau vedete. Peste tot numai de ele se vorbea. Erau primele avioane cu reacţie de fabricaţie românească. La doar câteva luni de la înfiinţarea Centrului, primul IAR-93, un coleg de serie de-al lui, a fost zburat de colonelul Gheorghe Stănică.

A, iată-l şi pe Dorin Grigorescu, tehnicul acela care după ce verifică toate comenzile şi aparatele de bord are obiceiul de a mângâia avionul aşa, părinteşte, în timp ce îl roagă ca nu cumva să-l facă de râs şi să nu ajungă pe pistă exact aşa cum va pleca. Aşa e la aviaţie. Avionul, tehnicul, pilotul, toţi sunt o echipă. Trei corpuri, un singur suflet. Comunică toţi între ei, se înţeleg unul pe celălalt. Parcă şi iarna din urmă a trecut mai uşor, cu tinerii “şoimi” ţinându-i companie în nopţile lungi şi întunecate, gândeşte “bătrânelul”. El le-a povestit istorii cu piloţi curajoşi din zilele glorioase ale tinereţii lui, cum au fost comandorii Mitică Mirea, Gheorghe Tamaş sau Ştefănel Wagner (care a zburat primul un IAR-99), iar ei s-au lăudat cu expoziţiile pe la care au fost prezentaţi: Singapore, Le Bourget, Farnborough, zilele forţelor aeriene ale Cehiei, Ungariei, Bulgariei, Austriei etc. Peste tot au stârnit admiraţie. Era şi normal, doar erau şoimi carpatini, nu nişte păsări oarecare, nu? Ei, acum bătrânului pensionar IAR-93 nu-i va rămâne decât să aştepte până ce oamenii aceştia care i-au arătat odată şi lui ce e viaţa îi vor aduce alţi tovarăşi care să-i povestească ce mai e nou prin lume. Cu cât mai repede, cu atât mai bine.

Acum, la moment aniversar, se poate lesne observa că puţine lucruri mai sunt la fel ca în urmă cu 30 de ani în cadrul Centrului. Tehnica a avansat, dotările au fost aduse la cele mai moderne standarde. Colectivul a fost modelat de valurile vieţii şi de trecerea implacabilă a timpului. Au rămas, însă, reuşitele – fiecare dintre ele o adevărată poveste. Fie că au fost piloţi, fie tehnici, cercetători sau personal auxiliar, cu toţii au format, întotdeauna, o familie puternică, unită de un singur ţel, acela al cuceririi înălţimilor. Indiferent dacă acest lucru a fost realizat prin forţarea barierelor ştiinţei sau prin ducerea la extrem a limitelor umane, fiecare poveste are cel puţin un martor care să o transmită generaţiilor viitoare.

Forţele Aeriene Române transmit pe această cale “La Mulţi Ani!” Centrului de Cercetări şi Încercări în Zbor.

Locotenent
MIRCEA BARAC

PROGRAMUL IAR-99 ŞOIM

Decizia de producere a noului avion IAR-99 ŞOIM a fost luată la sfârşitul anului 1996. Aerodinamica variantei standard a avionului IAR-99 îndeplinea cerinţele unei aeronave de antrenament avansat şi sprijin aerian nemijlocit, aşa că eforturile au fost îndreptate spre echiparea cabinei cu avionică la standardul modern.

Programul IAR-99 ŞOIM a fost structurat pe două etape. Prima etapă a vizat omologarea şi construcţia variantei de **antrenament avansat,** iar a doua, omologarea şi construcţia variantei de **sprijin aerian nemijlocit.** În varianta finală de echipare, avionul va fi capabil să utilizeze atât armament aer-sol şi aer-aer de construcţie Est sau Vest, cât şi armamente inteligente şi containere de cercetare sau contramăsuri electronice.

Procesul de modernizare a aeronavei a început în anul 1990, prin construirea a două aeronave (cu numerele de serie 708 şi 709) echipate cu aparatură Honeywell, ale căror prime zboruri au avut loc în datele de 9 şi, respectiv, 22 august 1990. O următoare variantă a fost aeronava cu numărul de serie 712, echipată cu avionică de tip Collins, care a efectuat primul zbor în data de 6 noiembrie 1991.

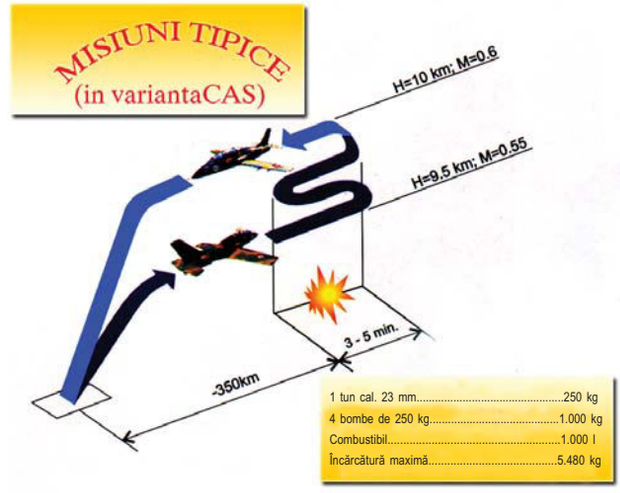
Cu toate acestea, începutul procesului de integrare rapidă a unui nou sistem de avionică a fost realizat o dată cu construcţia avionului IAR-109 Swift, în cooperare cu Israel Aircraft Industries, utilizându-se avionica Bendix King, de producţie israeliană. Această variantă se dorea un avion de antrenament atât de bază, cât şi avansat, cu sisteme moderne de avionică şi armament. Primul zbor al avionului IAR-109 Swift a avut loc în data de 2 decembrie 1993, însă, cu toate că a participat la Asian Aerospace 1994, la Singapore, datorită unor neînţelegeri dintre firmele producătoare, programul de producţie a fost stopat.

În urma experienţei acumulate prin modernizările succesive ale aeronavei, a luat naştere noua variantă, IAR-99 ŞOIM, care a executat primul zbor în data de 22 mai 1997. Avionul reprezintă rodul colaborării dintre INCAS Bucureşti (concepţia proiectului), Avioane Craiova şi IAR Braşov (fabricaţia structurii), Aerostar Bacău (trenul de aterizare), Turbomecanica Bucureşti (motorul), Aerofina Bucureşti (echipamente electrice şi electronice) şi Elbit Systems Ltd. (avionica).

CONSTRUCŢIA ŞI ECHIPAREA AERONAVEI IAR-99 ŞOIM

Avionul a fost proiectat în conformitate cu standardele şi regulamentele de aviaţie moderne în materie (MIL-8785B/C), cu scopul principal de a fi simplu şi uşor de exploatat, la un preţ de cost cât mai avantajos. Construcţia avionului este în majoritate realizată din aliaje de aluminiu, dar sunt folosite şi panouri tip fagure sau fibră de sticlă. Motorul aeronavei, tip Rolls-Royce Mk 632-41 M, construit sub licenţă la Turbomecanica, a fost ales pentru fiabilitate, timpul îndelung de menţinere în serviciu, performanţele deosebite de reaprindere în zbor şi preţul mai redus de cost.

Sistemul de alimentare cu combustibil, care la avionul prototip este prin cădere, a fost înlocuit cu un sistem de alimentare sub presiune, varianta prin cădere păstrându-se ca o opţiune de reducere a costului.



Sistemul hidraulic deserveşte trenul de aterizare, flapsul, frânele aerodinamice, sistemul de frânare (antiskid) şi acţionarea eleroanelor, dotate şi cu sistem mecanic de acţionare.

Avionul prototip este dotat cu scaune de catapultare Martin Baker Mk-10 L, iar cele de serie – cu scaune de catapultare de producţie românească. Sistemul de catapultare este "prin cupolă" şi urmează a fi îmbunătăţit, prin utilizarea unui microsistem pentru prefragmentare, fixat pe cupolă, în scopul spargerii acesteia înaintea părăsirii cabinei. Acest sistem se află în fazele de testare, primele teste finalizându-se cu succes.

AMENAJAREA CABINEI

Cabina avionului IAR-99 ŞOIM este una modernă, foarte bine organizată şi încorporează noi facilităţi şi dotări tehnice.

MMRC-ul (Modular Multi-Role Computer), proiectat şi produs de către Elbit Systems Ltd., controlează întregul sistem de avionică prin intermediul magistralelor de date MIL-STD 1553B, destinate avionicii şi sistemului de armament, reprezentând inima acestuia.

Pe panoul frontal al cabinei sunt dispuse un **HUD** (Head Up Display), un **MFCD** (Multi-Function Colour Display) şi un **MFD** (Multi-Function Display) monocrom. Cabina a doua nu este echipată cu HUD, însă atât simbologia HUD, cât şi imaginea văzută de către pilotul elev prin acesta sunt afişate pe un ASHM (Aft Station HUD Monitor) care este montat în partea de sus a panoului frontal, cu posibilitatea transferului imaginii pe celălalt display montat pe panoul frontal dreapta.

Sub HUD este montat panoul de comenzi UFC (Up Front Control Panel), care realizează interfaţa cu sistemele de avionică, permiţând, printre multe altele, schimbarea frecvenţelor radio, a codurilor transponderului, precum şi a celor de identificare şi a diferitelor funcţii de navigaţie.

Sistemul de navigaţie este un hibrid, combinând o platformă inerţială de tip Litton cu un GPS, în scopul îmbunătăţirii acurateţii navigaţiei. Pe lângă costul scăzut al unui astfel de sistem, un alt mare avantaj îl reprezintă timpul de aliniere, care este de numai 30 de secunde.

Cu ajutorul unui sistem de înregistrare video, se poate monitoriza activitatea din cabină prin înregistrarea imaginii de pe HUD şi de pe unul dintre cele două HDD-uri (Head Down Display), aceasta reprezentând o sursă de informaţie ideală pentru analiza misiunii.

Planificarea misiunii şi introducerea tuturor datelor referitoare la frecvenţele radio, codurile de identificare, punctele de navigaţie şi punctele de navigaţie offset, reperele de timp, configuraţia de zbor, sistemul de armament, zonele de restricţie, linia frontului, zonele de antrenament, şi datele necesare pachetului de antrenament virtual se pot face de la sol, avionul dispunând de un sistem de transfer al datelor (DTS) prin intermediul unei cartele de memorie externă (DTC).

SISTEMUL DE ARMAMENT

IAR-99 ŞOIM este prevăzut cu cinci puncte de acroşare pentru armament şi/sau rezervoare suplimentare de combustibil, câte două pe fiecare plan şi unul sub fuzelaj. Pe pilonul central poate fi acroşată gondola tunului de 23 mm, sau containerele LDP (Laser Designator Pod) sau ECM (Electronic Counter Measures). Pilonii de pe planuri permit acroşarea unei largi game de armament atât de provenienţă Est, cât şi Vest, până la o greutate de 350 kg/pilon, între care bombe de 50, 100 şi 250 kg, proiectile reactive nedirijate, rachete aer-aer, muniţii auto-

(continuare în pag. 28)

IAR-99 ȘOIM

Avion de școală și antrenament

Capabilităţi:

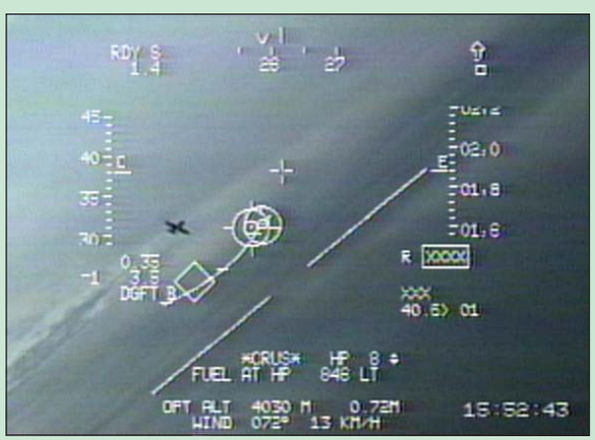
◆ control şi monitorizare a elevului de către instructor;
◆ instruire pentru utilizarea mijloacelor RADAR de bord, cu ajutorul sistemului de radar virtual VRDR;
◆ instruire pentru utilizarea mijloacelor HOTAS şi DASH.

Facilităţi:

◆ înregistrarea misiunilor de zbor pe casetă video magnetică, împreună cu parametrii afişaţi, permiţând reconstituirea la sol a întregii misiuni;
◆ planificarea misiunilor de zbor, informaţiile fiind înregistrate pe suport magnetic, pentru a fi interpretate după zbor.

Armament:

◆ tun: 2 x 23 mm;
◆ bombe: 50 kg, 100 kg, 250 kg;
◆ muniţii autodirijate: LGB, OPHER;
◆ rachete: PYTHON III, R3S/R13M, R60.



Misiuni

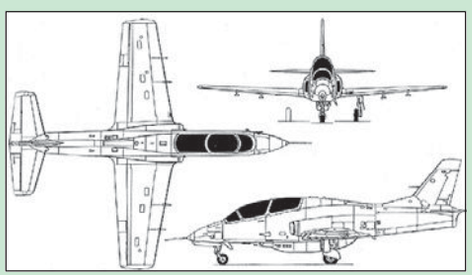
◆ şcoală şi antrenament avansat;
◆ atac la sol asupra trupelor şi obiectivelor inamicului;
◆ sprijin aerian acordat trupelor proprii;
◆ interceptarea şi distrugerea ţintelor aeriene care evoluează la înălţimi mici şi medii;
◆ cercetare şi recunoaştere aeriană în câmpul tactic şi operativ.

Dotare:

◆ sisteme de navigaţie aeriană: ILS, VOR, DME;
◆ sisteme de navigaţie de precizie: INS, GPS, ADC;
◆ sistem hibrid de navigaţie: HNS;
◆ sisteme multifuncţionale de afişare: HUD, MFCD, MFD;
◆ sisteme de bruiaj radioelectronic activ;
◆ sisteme de lansare şi dispersare ţinte false;
◆ sistem modern de avertizare antiradar;
◆ sistem de radiolegătură secretă, cu salt de frecvenţă;
◆ sistem de simulare a defectelor.

Caracteristici tehnico-tactice:

◆ Anvergura: 10,16 m;
◆ Lungimea: 11,01 m;
◆ Înălţimea: 3,9 m;
◆ Greutatea: 3,32 t;
◆ Greutatea maximă la decolare: 4,6 t;
◆ Puterea motorului: 17,79 kN;
◆ Viteza maximă: 850 km/h;
◆ Plafonul practic: 12.000m;
◆ Raza de acţiune: 550 km.



Pagini realizate de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

PROGRAMUL IAR-99 ŞOIM

Sistemul ACTS simulează condiţiile reale ale luptei, efectul este, însă, doar psihologic

(urmare din pag. 25)

dirijate de tipul **LGB** şi **OPHER** şi containere de marcare laser şi contramăsuri electronice.

Avionul este echipat cu un sistem computerizat de gestionare a armamentului, controlat de către MMRC, configuraţia de înarmare putând fi afişată, opţional, pe MFCD/MFD.

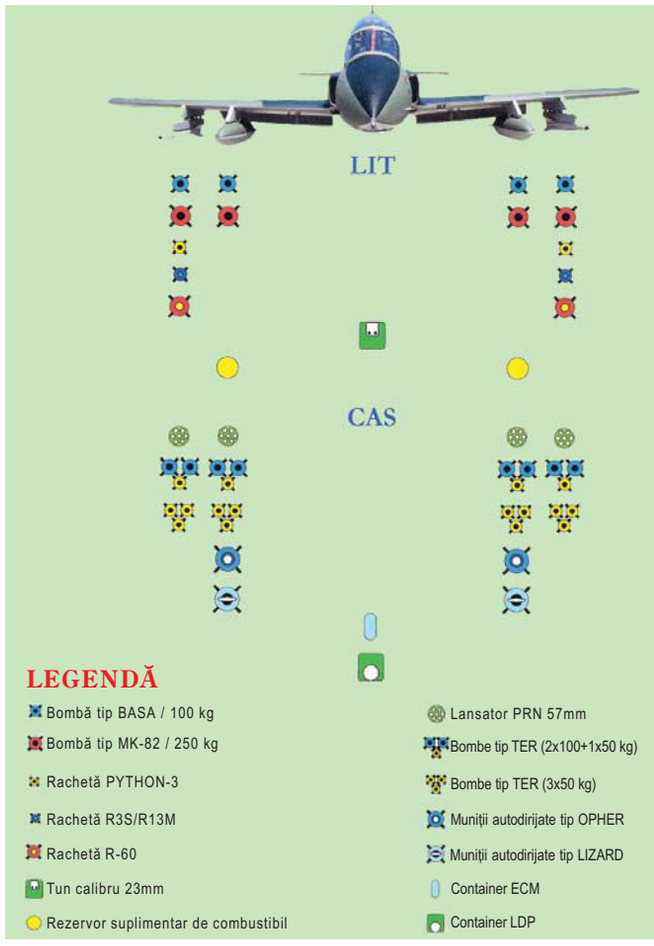
Configuraţia cabinei încorporează sistemul HOTAS (Hands-On-Throttle-And-Stick), care permite ca marea majoritate a comenzilor necesare îndeplinirii misiunilor de luptă să se execute prin utilizarea contactelor şi comutatoarelor de pe manşă şi maneta de gaze.

Avionul este echipat cu impresionantul sistem **DASH** (Display And Sight Helmet) care asigură afişarea pe vizorul căştii de zbor a informaţiilor necesare navigaţiei şi întrebuinţării în luptă şi a executării ochirii cu diferitele tipuri de armament.

Din punct de vedere al autoprotecţiei, avionul este echipat cu dispersoare de capcane termice şi de bruiaj pasiv de radiolocaţie, a căror acţionare se poate face fie manual, fie automat, printr-unul dintre programele prestabilite coordonate de către MMRC.

ADVANCE COMBAT TRAINING SYSTEM – ACTS (SISTEM DE ANTRENAMENT AVANSAT PENTRU LUPTĂ)

Unul din elementele tehnice care individualizează avionul IAR-99 ŞOIM în competiţia purtată cu alte aeronave din clasa sa, dezvoltate în lume, este radarul virtual, un sistem care simulează operarea radarelor de bord similare celor utilizate pe avioanele MIG-21 LanceR. Acest sistem oferă piloţilor posibilitatea unei instruiri eficiente în situaţii tactice complexe, în condiţii de siguranţă, percepţia realizându-se simultan atât pe datele generate de mediul real, cât şi al celui virtual.



În funcţie de nivelul de antrenament al pilotului, sistemul poate fi folosit în următoarele regimuri de lucru: SCEN (scenariu) şi ATN – Advanced Training Network (Reţea pentru Antrenament Avansat). În primul caz, se realizează o generare internă, prin programare, a unei ţinte virtuale. Parametrii ţintei care pot fi definiţi – poziţia relativă, viteza şi înălţimea – determină iniţializarea evoluţiei ţintei la o anumită "distanţă" faţă de avionul vânător. O dată selectat profilul de mişcare a ţintei, sistemul avansat de antrenament transpune ţinta pe formatele specifice radarului multi-mod. Ţinta va evolua sub aceiaşi parametri, cât timp modul SCEN este activat. În cel de-al doilea caz, se poate executa o misiune aer-aer cu maximum 4 avioane în reţea, care-şi vor comunica poziţia reciproc, prin intermediul reţelei de date. Transmisia datelor se realizează cu staţia de radio COM 2, care are posibilitatea de lucru în modul ATN. Pentru realizarea comunicării, se stabileşte o frecvenţă comună de lucru. Datele de poziţie sunt transmise celorlalţi membri din reţea, în timp ce computerul de bord stabileşte poziţiile relative şi le transpune pe formatele specifice radarului multi-mod.

Sistemul permite executarea **misiunilor de interceptare a ţintelor aeriene** şi de **luptă aeriană apropiată,** respectând următoarele etape: descoperirea ţintei, urmărirea şi identificarea acesteia, apropierea de ţintă, atacul şi precizia ochirii prin utilizarea tunului de bord în regim simulat sau prin lansarea rachetelor virtuale şi degajarea din atac folosind sistemele virtuale pentru executarea manevrelor antirachetă.

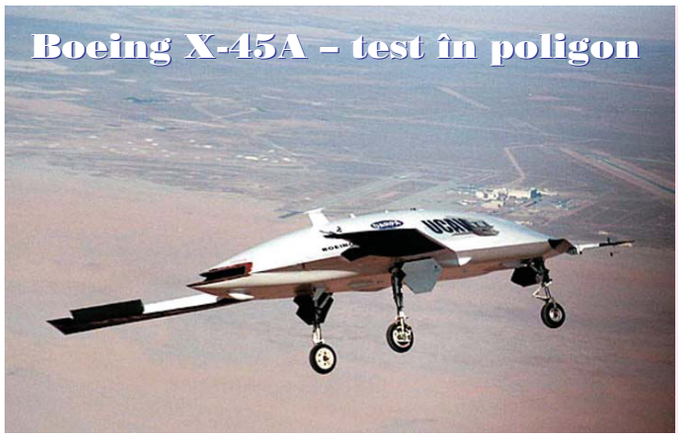
De asemenea, există posibilitatea includerii în scenariul tactic a până la şase baterii sol-aer de calibru mic sau divizioane de rachete sol-aer de tipul SAM 2 sau SAM 3, care pot executa lansarea şi dirijarea rachetelor virtuale sol-aer, respectând caracteristicile tehnico-tactice ale rachetelor, staţiilor de descoperire, dirijare a focului şi timpul de acţiune specific divizioanelor.

ACTS acţionează în timp real asupra tuturor sistemelor aflate la bord înregistrând toate datele de zbor pentru rezumat. Aceasta permite o reconstituire integrală a manevrelor şi lansărilor de muniţie din timpul zborului.

În concluzie, se poate spune că ACTS realizează o legătura între lumea reală şi cea virtuală, oferind avantajul de a zbura pe un aparat real în locul simulatorului şi posibilitatea de a crea un mediu de luptă virtual – ceva foarte eficient în programele de antrenament avansat pentru piloţii de luptă.

MIRCEA HARITON

Boeing X-45A – test în poligon



Confirmarea ţintei, armarea şi aprobarea pentru executarea tragerii! Acestea au fost cele trei comenzi cu care avionul fără pilot Boeing X-45A a făcut istorie la poligonul Centrului de Război Naval, China Lake (SUA), lansând o bombă inteligentă inertă, ghidată prin GPS, asupra unei ţinte aflate la sol – informează **ASSOCIATED PRESS.**

"Este pentru prima dată când un avion fără pilot a demonstrat că este capabil să expedieze cu precizie o bombă asupra unei ţinte aflate la sol" – a declarat Jim Albaugh, preşedintele Sistemelor de Apărare Integrate din cadrul companiei Boeing.

Avioanele fără pilot din gama X-45 vor fi destinate misiunilor cu grad ridicat de risc, având rolul de a neutraliza apărarea aeriană a inamicului prin atacuri de mare precizie.

În viitorul nu prea îndepărtat, avioanele fără pilot vor constitui o soluţie ieftină şi practică, fiind capabile să execute misiuni împotriva ţintelor aflate atât în aer, cât şi la sol.

◆ RADARUL "ARBALET". Potrivit agenţiei ITAR-TASS, care citează surse din Ministerul Apărării al Federaţiei Ruse, Compania "Kamov" a început testele instalaţiei radar "ARBALET", care urmează să fie montată pe elicopterul militar "Ka-52 Alligator". După cum precizează experţi militari de la Moscova, radarul "ARBALET" este capabil să ofere echipajului elicopterului informaţii ultraprecise despre ţintele aeriene şi despre cele dispuse la sol, în orice condiţii meteo, ziua şi noaptea.

◆ LIVRĂRI DE AVIOANE MILITARE DE ANTRENAMENT. Consorţiul ruso-francez format din companiile "RSK-MiG" (60 la sută – Federaţia Rusă), "SNECMA" (25 la sută – Franţa) şi "Thales" (15 la sută – Franţa) va livra Algeriei 80 de avioane militare de antrenament de tipul "MiG-AT", estimate la 836 milioane euro. Contractul va fi semnat în anul 2005, iar livrările vor începe un an mai târziu, derulându-se pe o perioadă de câţiva ani.

◆ "CLEAN HUNTER – 2004". În perioada 14–25 iunie 2004, în poligoane de instrucţie din Cehia, Germania şi alte state membre ale NATO, s-a desfăşurat aplicaţia multinaţională aeroterestră "Clean Hunter – 2004", relatează agenţia FRANCE PRESSE. Au participat structuri din organica Forţelor Aeriene din 12 state membre ale Alianţei Nord-Atlantice şi subunităţi din Forţele Terestre ale Statelor Unite. Exerciţiile au avut drept scop perfecţionarea pregătirii piloţilor şi a conducerii apărării aeriene, creşterea interoperabilităţii în executarea de operaţii aeriene în cadrul NATO.

MISIUNE „CER DESCHIS" –RUŞII LA AMERICANI–

În urmă cu 15 ani, ideea ca un avion militar rusesc să străbată spaţiul aerian al Statelor Unite ale Americii ar fi fost de neconceput.

Schimbările politice majore la nivel mondial din ultimii ani au adus, printre altele, şi posibilitatea realizării unor astfel de misiuni, în cadrul Tratatului "Cer deschis". Semnat de către reprezentanţii a 34 de ţări în 1992, tratatul are ca scop promovarea încrederii şi securităţii între naţiunile participante.

Între Statele Unite ale Americii şi Rusia tratatul a devenit efectiv în 2002.

Până în prezent, Statele Unite ale Americii au executat 11 misiuni "Cer deschis" în spaţiul aerian al Rusiei.

În acest an, în premieră, un echipaj rus, aflat la bordul unui avion Tu-154 special echipat, a executat o misiune "Cer deschis" în spaţiul aerian al Statelor Unite ale Americii. Colonelul Serghei Sukharev, comandantul echipajului rus, a declarat că "acest tip de misiune poate fi considerat drept o revoluţie a modului de control al armamentelor".

În privinţa modului în care s-au desfăşurat activităţile în cadrul misiunii, domnul Clemens W. Gaines, purtător de cuvânt din cadrul Pentagonului, a fost cât se poate de explicit: "Echipajele american şi rus s-au aflat permanent împreună. Toate activităţile au caracter de reciprocitate. Pot merge sau zbura în orice loc din Statele Unite, lucru valabil şi pentru noi în Rusia".

Misiunea "Cer deschis", efectuată cu aeronava Tu-154, a fost concentrată în zona Alaska şi a durat 96 de ore, conform termenilor tratatului.

TEST CU RACHETE DE CROAZIERĂ

Pe parcursul unui exerciţiu desfăşurat în zona arctică, Forţele Aeriene ale Rusiei au testat două rachete de croazieră – transmite agenţia **ITAR-TASS.**

"A fost un exerciţiu de tip întrunit, a declarat generalul-locotenent Igor Khorov, în care s-au executat o serie de misiuni complexe, care au solicitat din plin experienţa echipajelor tehnice şi de zbor".

Aeronavele de tip TU-22, TU-95 şi Su-27 au executat misiuni deasupra Mării Nordului şi Mării de Est, efectuând realimentarea în aer. S-au executat mai mult de 30 de zboruri de instrucţie, atât pe timp de zi, cât şi pe timp de noapte. La finalul exerciţiului, s-a desfăşurat un test special, constând în lansarea a două rachete de croazieră de la bordul unei aeronave TU-95.

ACCIDENT CU F-15 EAGLE

O escadrilă de aeronave F-15 Eagle, din cadrul Bazei Aeriene Lakenheath (Marea Britanie), a efectuat, timp de şapte săptămâni, exerciţii aeriene specifice la Baza Aeriană Nellis (Statele Unite ale Americii) – transmite agenţia **REUTERS.** Dacă totul a decurs foarte bine pe timpul instruirii, nu acelaşi lucru s-a întâmplat la întoarcerea în Baza Aeriană Lakenheath. Ultimei aeronave F-15 care efectua manevrele de aterizare, la contactul cu solul, i-a explodat cauciucul de pe partea stângă. La o viteză de aproximativ 250 km/h, urmările unui asemenea incident nu pot fi decât dezastruoase. Aeronava F-15 s-a înclinat puternic spre stânga şi a părăsit pista de aterizare. Impactul puternic cu terenul neamenajat de lângă pista de aterizare a dus la ruperea în două a aeronavei. Practic, aceasta a devenit un morman de fiare. Surprinzător, pilotul a scăpat doar cu câteva răni uşoare, pe când copilotul, mai puţin norocos, s-a ales cu ambele braţe rupte.

◆**AVION DE TRANSPORT "C-27 SPARTAN".** Compania americană "Lockheed Martin" va livra Bulgariei un avion de transport de tipul "C-27 Spartan", în valoare de 21 milioane de euro. Aeronava are o capacitate de transport de 80 de militari, 2 TAB-uri şi un tanc şi acoperă o rază de acţiune de 3.000 km. Va fi destinat transportului militarilor bulgari ce îndeplinesc misiuni de menţinere a păcii în diferite zone ale lumii.

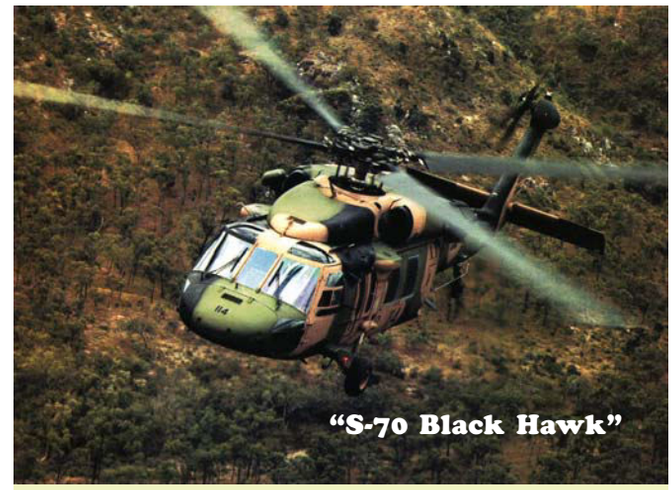
◆ **INDIA – "MiG-21" şi "IL-76".** Agenţia de presă **REUTERS** a transmis o ştire din New Delhi, potrivit căreia India va moderniza, începând din acest an, 125 de avioane de luptă de tipul "MiG-21" şi avionul de cercetare electronică "IL-76", ambele în colaborare cu Israelul. Pe aceeaşi linie a întăririi Forţelor Aeriene Militare, India va produce 40 de avioane uşoare "Tejas" (32 – de luptă şi 8 – de antrenament) şi va achiziţiona, din Federaţia Rusă, 4 bombardiere strategice de tipul "TU-22 Blackfire". Întregul program de modernizare se va derula pe durata a şapte ani. De asemenea, India va achiziţiona, din Franţa, 19 sisteme radar de tipul "FLAIR", capabile să descopere ţinte aeriene ce zboară la înălţimi mici, în condiţii de relief muntos sau dens împădurit, aşa cum este cel de la frontiera Indiei cu Pakistanul (între cele două ţări existând încă disensiuni majore).

◆**"C-130 HERCULES".** Pakistanul va achiziţiona din SUA 6 avioane militare de transport de tipul "C-130 Hercules", care vor costa 62,7 milioane de euro. Livrarea se va face până la sfârşitul anului în curs.

NOI ECHIPAMENTE PENTRU RADARELE DIN ALASKA

Consorţiul ARCTEC Alaska, format din companiile ATCO Frontec şi Arctic Slope World Services, a fost selectat de către Forţele Aeriene ale Statelor Unite ale Americii pentru întreţinerea şi exploatarea Sistemului de Radare din Alaska – informează agenţia U.P.I.

Valoarea contractului este de 400 milioane de dolari şi se va derula pe o perioadă de 10 ani. Sistemul din Alaska este format din 18 radare, dintre care 15 cu rază lungă de acţiune, iar trei cu rază scurtă de acţiune. Cercetarea spaţiului aerian se execută permanent, suprafaţa acoperită reprezentând peste trei milioane de kilometri pătraţi. Sistemul de Radare din Alaska este integrat în NORAD (North American Aerospace Defence) şi conlucrează cu Sistemul de Supraveghere Nord-Canadian.


"S-70 Black Hawk"

După cum relevă agenţia **UNITED PRESS INTERNATIONAL,** Iordania depune eforturi considerabile pentru modernizarea şi înzestrarea cu tehnică de luptă performantă a Forţelor Aeriene Militare. În acest sens, conform unui program în valoare de 42,2 milioane USD, compania "JORDAN AEROSPACE INDUSTRIES", cu sprijin extern (american, britanic şi francez), a produs primul avion de antrenament şi cercetare de tipul "SAMA CH 2000". Până la sfârşitul acestui an, vor intra în dotarea Forţelor Aeriene Militare ale Iordaniei 4 asemenea aparate. Totodată, Iordania a comandat firmei americane "Sikorsky Aircraft" 8 elicoptere de tipul **"S-70 Black Hawk"**, în valoare de 167,2 milioane euro. Acestea vor fi livrate până în anul 2009, iar banii necesari acoperirii costului vor proveni din ajutorul militar nerambursabil acordat de Statele Unite ale Americii Iordaniei (pentru anul 2004, ajutorul se cifrează la 250 milioane USD).

SISTEMUL DE CERCETARE "VERA-E"

Agenţia **FRANCE PRESSE** anunţă că industria cehă de apărare a pus la punct un sistem pasiv de cercetare radioelectronică, denumit "VERA-E". Acesta este destinat detectării, identificării, localizării şi urmăririi poziţiei ţintelor aeriene, maritime sau terestre, pe baza recepţionării şi analizei semnalelor emise de aparatura aflată la bordul acestor ţinte (aparatură radar şi de bruiaj, transponderi de identificare, aparatură de navigaţie etc.). Sistemul e produs de firma "ERA", o versiune a acestuia fiind deja achiziţionată de Forţele Aeriene Cehe. "VERA-E" va fi utilizat ca sistem de avertizare timpurie şi apărare aeriană, precum şi pentru obţinerea de informaţii prin cercetarea radioelectronică a câmpului de luptă. Banda de frecvenţă este cuprinsă între 1 şi 18 GHz. Sistemul poate descoperi ţintele până la 450 de kilometri.

Modernizarea unor avioane de luptă ale Turciei

Compania BAE Systems a fost selectată de către Ministerul Apărării din Turcia pentru instalarea unui echipament modern de luptă la bordul aeronavelor F-16 – relatează mass-media din Ankara.

Contractul, valorând 100 milioane de dolari, va fi dezvoltat de BAE Systems împreună cu companiile turceşti ASELSAN şi MIKES.

Programul de implementare a noii avionici se va derula pe durata a patru ani, tehnica şi soft-ul specific urmând a fi proiectate la sediul companiei BAE Systems.

Printre caracteristicile noului echipament se numără capacitatea de a face faţă ameninţărilor războiului modern, fiabilitatea ridicată, capabilitatea operaţională extinsă, costurile reduse, implementarea uşoară.

Compania BAE Systems a proiectat şi implementat echipamente de luptă şi pentru avioanele F/A-22 Raptor şi F-35 Joint Strike Fighter.

RACHETE DE CROAZIERĂ. La solicitarea Marii Britanii, compania americană "Raytheon" va livra Forţelor Aeriene Regale 64 rachete de croazieră **"TLAM"** ("Tomahawk Land Attack Missiles"), în valoare de 105 milioane de euro. Rachetele vor fi prevăzute cu ogive convenţionale şi vor fi destinate submarinelor din clasele **"Trafalgar"** şi **"Astude"**.

C-295 – AVION MULTIROL DE TRANSPORT

"All American Tour" este denumirea programului prin care compania EADS își promovează avionul multirol de transport C-295 în Statele Unite ale Americii.

Potrivit agenției **ASSOCIATED PRESS,** Ralph Crosby, președintele diviziei EADS – America de Nord, în prezentarea făcută aeronavei C-295 a precizat că "experiențele războaielor din Afganistan și Irak și dezastrele naturale au demonstrat că se impune utilizarea unei aeronave de transport de mărime medie, foarte manevrieră, capabilă să îndeplinească misiuni cât mai diverse, într-un timp cât mai scurt. Avionul multirol de transport C-295 este ideal pentru aceste misiuni".

Turul de prezentare va cuprinde 10 state nord-americane. Divizia EADS – America de Nord contribuie anual cu peste șase miliarde de dolari la economia Statelor Unite, având 100.000 de angajați în 10 unități de lucru. În anul 2003, compania EADS a adus venituri în valoare de 30 miliarde de euro, printre produsele și serviciile sale de marcă aflându-se aeronava Airbus și logistica pentru elicopterul Eurocopter.

AVION... OBEZ!

Potrivit agenției REUTERS, care preia informații care circulă la Londra, Ministerul Apărării al Marii Britanii se află în încurcătură, din cauza unui proiect de achiziționare tehnică militară de aviație. Concret, este vorba de o comandă în valoare de 5 miliarde de lire sterline, pe care Royal Air Force a făcut-o unor companii americane de profil pentru achiziționarea a 150 de avioane de luptă de tipul "Joint Strike Fighter". Respectivul proiect a fost pus sub semnul întrebării după ce experții militari britanici au descoperit că aparatele în cauză sunt... mai grele cu 1.500 kg față de cât s-a prevăzut! Din pricina... obezității lor, avioanele "Joint Strike Fighter" nu pot decola vertical, iar pistele navelor de război britanice sunt prea scurte pentru o decolare normală. Diferendul nu și-a găsit încă o soluție acceptabilă ambelor părți contractante. Dar, poate, până la urmă avionul "obez" va fi supus unui regim drastic de... slăbire!

◆ **LIVRĂRI DE ELICOPTERE.** În contul datoriei pe care Federația Rusă o are față de Republica Cehă, autoritățile de la Moscova vor livra către Praga 11 elicoptere de luptă de tipul **"Mi-35"** și 18 elicoptere de transport model **"Mi-17"**, în valoare totală de 167,2 milioane euro. Elicopterele respective vor trebui aduse la standarde NATO din punct de vedere al armamentului și al sistemelor de recunoaștere. Livrările vor fi încheiate în decembrie 2006 – precizează surse militare de la Praga.

Incident Pilatus PC-12

Un avion Pilatus PC-12, aparținând Forțelor Aeriene ale Bulgariei, a fost implicat într-un incident pe unul din aeroporturile aflate în apropierea Sofiei – relatează BTA.

Pe timpul executării manevrei de aterizare, la impactul cu solul, o defecțiune apărută la trenul de aterizare a determinat părăsirea pistei de către aeronavă, aceasta oprindu-se după 20 de metri, pe un teren neamenajat. Aeronava a suferit avarii minore, iar echipajul a scăpat nevătămat. O comisie de specialitate analizează cauzele incidentului.

În decembrie 2003, Bulgaria a încheiat un contract, în valoare de 34 milioane euro, pentru achiziționarea a 12 aeronave Pilatus PC-12, destinate activităților logistice și de instruire a tinerilor piloți.

Grupaj realizat de colonelul (r) NICOLAE RADU și căpitanul CRISTIAN PREDA

◆ "COMBINED JOINT TASK FORCE EXERCISE 04–2". Din Washington, surse militare citate de agenția ASSOCIATED PRESS informează că, în a doua jumătate a lunii iunie 2004, s-a desfășurat, în raioane maritime din largul coastelor statelor americane Virginia și Carolina de Nord, exercițiul aero-naval și terestru cu numele de cod "Combined Joint Task Force Exercise 04–2". Au participat, pe parcursul a 10 zile, peste 28.000 de militari din SUA, Marea Britanie, Canada, Olanda, Danemarca, Norvegia, Germania, Franța și Peru. Pe lângă tehnica militară specifică, la exercițiu a fost angajat și portavionul american "USS John F. Kennedy". Între principalele scopuri ale exercițiului s-au aflat: instruirea forțelor participante în condițiile unor amenințări multiple, din aer, de pe mare și de pe pământ; verificarea capacității de intervenție a marilor unități și unităților în condițiile războiului modern; testarea echipamentelor și sistemelor de armament de ultimă generație din înzestrarea forțelor participante. Printre aeronavele militare care au fost angajate la exercițiu s-au numărat avioane de tipul "Sea Harrier", "F/A-18 Hornet" și "F/A-18 E/F Super Hornet".

◆ DIN LUMEA INTERNETULUI În urma "răsfoirii" paginilor virtuale din lumea INTERNETULUI, mai precis în secțiunile dedicate aviației, atenția ne-a fost reținută de un website olandez:www. dutchaviationsupport.com.

Realizatorii website-ului, Wim Das și Kees Otten, prezintă forțele aeriene din diverse țări ale lumii, printr-o succesiune de fotografii deosebit de reușite. La loc de frunte se află și Forțele Aeriene Române, imaginile – deosebit de sugestive – fiind realizate anul trecut în cadrul unui tur de presă.

În cadrul website-ului mai puteți găsi imagini din Forțele Aeriene ale Elveției, Franței, Israelului, Italiei, Singapore și, firesc, Olandei.

O nouă eră în cucerirea spațiului

PRIMUL ZBOR SUBORBITAL PARTICULAR DIN ISTORIE

X-Prize reprezintă, probabil, cea mai importantă competiție inițiată de oameni pentru cucerirea spațiului. Numărând la start 27 de echipe ce provin din șapte țări – Statele Unite, Canada, Argentina, Rusia, Marea Britanie, Israel și România – aceasta a debutat în Statele Unite, o dată cu lansarea, la data de 21 iunie, pe Aeroportul Mojave din New Mexico, a vehiculului Space Ship One, apt de viteze supersonice.

Aparatul, construit de societatea Scaled Composites, condusă de inventatorul Burt Rutan, a fost finanțat de Paul Allen, co-fondatorul corporației Microsoft. Acesta a declarat că a cheltuit peste 20 de milioane de dolari pentru realizarea proiectului.

Printre inovațiile ascunse sub designul Space Ship One se numără sistemul de reintrare în atmosferă, care nu este influențat în nici un fel de direcția vehiculului în timpul perioadei critice de coborâre către Pământ. "Putem intra în atmosferă în orice direcție. Avem o navă spațială care nu necesită control de reintrare, ceea ce reprezintă un enorm factor de siguranță", spune Rutan. Space Ship One a fost dus până la altitudinea de lansare de un avion de transport, în acest caz un turboreactor bimotor, denumit White Knight. În momentul în care cele două vehicule au atins altitudinea de 15.000 m, Space Ship One s-a desprins de nava purtătoare. Pilotul Mike Melvill (în vârstă de 62 de ani și vicepreședinte al companiei constructoare) a orientat modulul Space Ship One în poziție verticală pe durata unei căderi libere (de aproximativ 5 secunde), după care a pornit inovatorul motor-rachetă hibrid, construit de către firma Space Der, din San Diego. Motorul funcționează cu un combustibil compus dintr-un ingredient comun în cauciucurile solide și oxid de azot lichid.

În timpul zborului, acesta a ars pentru 80 de secunde, perioadă în care nava s-a îndreptat, cu viteză hipersonică, spre limita de 100 km, dincolo de care începe spațiul cosmic. După atingerea acestui prag, Space Ship One a revenit la sol într-un zbor planat ce a durat o jumătate de oră.

Tentativa Space Ship One fiind încununată de succes, vehiculul a stabilit și un nou record de viteză pentru o aeronavă privată (3,2 Mach), iar Melvill a petrecut trei minute și jumătate în condiții de imponderabilitate.

Deși vehiculul este proiectat să transporte trei persoane, primul zbor a avut drept pasager doar pilotul, urmând ca în viitorul apropiat, după efectuarea unor serii de teste, Space Ship One să transporte în spațiul cosmic alți doi pasageri în afară de pilot.

"Experimentul deschide o nouă eră în zborurile cosmice", a declarat Paul Allen.

La rândul său, Rutan a declarat: "Succesul nostru demonstrează, fără îndoială, că zborul în spațiu nu necesită fonduri guvernamentale mamut. Poate fi realizat de o companie mică, dispunând de resurse limitate, și de câteva duzini de angajați pasionați".

UN NOU SISTEM DE SATELIȚI MILITARI DE COMUNICAȚII

Lockheed Martin a anunțat faptul că a fost definitivată faza inițială de proiectare a programului AEHF (Advanced Extremely High Frequency) privind construcția și implementarea unei noi generații de sateliți militari de comunicații – transmite agenția U.P.I.

AEHF va fi succesorul sistemului Milstar și se va afla în înzestrarea Departamentului Apărării al SUA, dispunând de o capacitate de 10 ori mai mare și de o rată de transfer a datelor de 6 ori mai rapidă decât actualul sistem de sateliți de comunicații Milstar II.

Dispozitivul de antene al sistemului AEHF va fi asigurat de către firma Northrop Grumman Space Technology of Redondo Beach (California), iar sistemul electric de propulsie de către Aerojet of Sacramento.

În prezent, Lockheed Martin a semnat un contract pentru furnizarea a două sisteme AEHF împreună cu sistemele de comandă și control ale acestora către Departamentul Apărării. Primul satelit este programat a fi lansat la începutul anului 2007.

◆China se va concentra pe construirea unei stații spațiale și nu are planuri în viitorul apropiat să trimită oameni pe lună – a anunțat un oficial chinez. Wang Yongzhi, cu funcție importantă în programul spațial chinez, a declarat că țara sa se va concentra pe construcția unei stații spațiale, un proiect care va dura 15 ani până la finalizare. Wang a spus că vor fi posibile anumite misiuni robotice, dar orice încercare cu oameni este imposibilă la momentul actual, "datorită motivelor financiare". Până acum, oficialii chinezi nu au avut o poziție clară în acest sens, China cheltuind pe programul spațial cu oameni aproximativ 2,2 miliarde de dolari – precizează agenția **CHINA NOUĂ**.

◆Naveta Progress a ajuns la Stația Spațială Internațională. Racheta purtătoare Soiuz a decolat de pe cosmodromul Baikonur și a plasat naveta Progress M-49 (denumită Progress 14P de către NASA) într-o orbită joasă în jurul Pământului. Nava a andocat cu succes la modulul Zvezda al ISS, transportând 2,5 tone de mâncare, apă, combustibil și alte provizii pentru stație. Dacă lansarea ar fi eșuat sau dacă nu s-ar fi putut efectua cuplarea cu stația, echipajul ar fi fost forțat să amâne întoarcerea pe Pământ – transmite **ITAR –TASS**.

◆Phoenix, prototipul european al unui vehicul spațial ce ar putea zbura în cosmos, și-a încheiat cu succes primul test planat. Cu o lungime de 6 metri, acesta a fost "aruncat" dintr-un elicopter, de la o alti-

tudine de 2,4 kilometri, deasupra poligonului de zbor de la Kiruna, în nordul Suediei. Vehiculul a planat până la aterizare 90 de secunde, atingând viteze de 450 km/h. Sunt planificate și teste viitoare, cu ajutorul baloanelor, la altitudini de 100 de km. Phoenix, construit de EADS, este o variantă mai mică a RLV—ului (vehicul reutilizabil) denumit Hopper și care va intra în serviciu în 2015–2020, dacă finanțarea propusă va fi disponibilă.

Până acum au fost investite în Phoenix 9,7 milioane de dolari SUA, majoritatea fondurilor aparținând Centrului German Aerospațial și guvernului din landul Bremen – precizează agenția **DPA**.

Pagină realizată de Mircea Hariton

"O EXPERIENȚĂ PE CARE VREAU S-O VALORIFIC DIN PLIN"

◆ *Interviu cu sublocotenentul Adrian Grădinaru* ◆

Este un truism faptul că o entitate culturală și socială de elită își bazează evoluția pe educația oferită și impusă membrilor săi. Acceptând ideea că educația militară este un tip aparte de educație cu implicații mai ales la nivelul competențelor profesionale, se poate afirma că Forțele Aeriene Române reprezintă o instituție de elită a societății românești atât datorită programului educațional oferit personalului prin propriile instituții de învățământ, cât și posibilităților oferite acestuia de a urma cursuri sau a-și definitiva studiile la unele dintre cele mai celebre instituții de învățământ de profil din lume.
Sublocotenentul Adrian Grădinaru este cel mai tânăr ofițer al Forțelor Aeriene Române care a absolvit Academia Forțelor Aeriene de la Colorado Springs, statul Colorado.
Proaspăt licențiat în științe politice la celebra Academie, sublocotenentul Adrian Grădinaru a avut amabilitatea de a oferi cititorilor noștri aspecte din experiența de viață americană.

– Domnule sublocotenent, în primul rând, cum ați reușit să ajungeți la Colorado Springs?

– La sfârșitul primului an de studiu (n.r. 1999) la Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă", am fost anunțați că Academia Forțelor Aeriene de la Colorado Springs oferă o bursă de studiu unui student militar român. Împreună cu toți colegii care au dorit să participe la concurs, am susținut o serie de teste psihologice, fizice și de limbă engleză. Pentru evitarea oricărui dubiu, aș vrea să precizez faptul că evaluatorii au fost americani, iar interviul final, pe care l-au mai susținut alți doi colegi de-ai mei, s-a ținut cu atașatul american la București. Eu am fost cel ales. Poate am prins o zi mai bună, poate am avut puțin noroc, important este că visul meu a devenit realitate.

– Cum ați resimțit contactul cu o altă cultură, cu un alt stil de viață, cu un alt mediu universitar?

– Sub acest aspect, am avut ceva ghinion, pentru că data de prezentare îmi oferea șansa a două săptămâni de acomodare. Dar, din cauza unor încurcături, documentele mele au fost rătăcite, iar eu nu am reușit să prind acele două săptămâni. Am ajuns exact în momentul începerii pregătirii militare de bază în Jacks Valley. Am intrat direct în focuri. A fost destul de greu la început, pentru că trebuia să gândești, brusc, în altă limbă, să te adaptezi unei cu totul alte mentalități de a aborda lucrurile. Ținând cont de faptul că în primul an se pune un mare accent pe pregătirea fizică și pe pregătirea fundamentală (Basic Training), ritmul cursurilor este halucinant. Pot spune că în primii doi ani, cât durează pregătirea fundamentală, nu ai prea mult timp să te gândești la altceva în afară de cursuri. Nu prea știi ce se întâmplă în jurul tău. Abia în ultimii doi ani, cei de specializare, începi să-ți dai seama de sistemul în care te-ai format, de sistemul cultural din jurul tău. Cred că lucrul definitoriu pentru eficacitatea USAFA este credința oamenilor că sistemul funcționează pentru ei și prin ei. Tot timpul ni se explica despre rolul extrem de important pe care îl dețin studenții în cadrul Academiei. Inițial, am crezut că este vorba de pură "propagandă", dar, privind lucrurile retrospectiv, mi-am dat seama că mă înșelasem. În cadrul USAFA, oricine, de la soldat la general, trăiește cu credința că stă în puterea sa să influențeze sistemul. Și acest lucru chiar se întâmplă, nu sunt doar vorbe goale. Am fost martorul a numeroase cazuri în care sergentul propune un program inteligent și acesta este pus imediat în aplicare, iar cel care a făcut propunerea este recompensat de către comandantul Academiei cu creditul pe care îl merită. Astfel de lucruri conduc la o implicare extraordinară a oamenilor în activitățile pe care le desfășoară. Acolo, mentalitatea este că dacă nu-mi place ceea ce fac, sunt liber să-mi caut de lucru în altă parte. De altfel, comandanții sunt foarte atenți ca subordonații lor să nu piardă din vedere rolul important pe care îl au în cadrul ansamblului, și, astfel, se realizează și o conștientizare a necesității de a-ți face treaba indiferent de poziția ta în cadrul ierarhiei militare. Dacă nu faci față, poți fi sigur că vei fi îndepărtat din sistem. Acest lucru este dovedit și de faptul că din cei 1300 de cadeți care au fost admiși inițial (promoția mea), nu au absolvit decât 968. Sentimentul că tu, ca individ, poți influența sistemul este într-adevăr un lucru extraordinar, care te motivează să-ți faci treaba cât poți de bine și să nu precupețești nici un efort pentru a "sfinți locul".

– Cum este organizat sistemul de învățământ la USAFA?

– Din punct de vedere organizatoric, sistemul este total diferit față de Academiile din România. Astfel, dacă la pregătirea militară și la cursurile de bază impuse din primii doi ani de studiu, cadeții din același an participă împreună, la cursurile opționale, din anii trei și patru, poți întâlni studenți din ani diferiți de studiu. Deoarece există o varietate foarte mare de cursuri pe care le poți alege pentru o specializare. Mai mult, pe parcurs,

➔

O zi obișnuită de instrucție în Jacks Valley

dacă ajungi la concluzia că specializarea pe care ai ales-o inițial nu ți se potrivește, poți opta pentru o alta. Cu condiția, desigur, să reușești să acumulezi creditele necesare absolvirii. Acest sistem îți oferă șansa de a absolvi o academie militară și să obții o licență (**"major"**) în ce domeniu consideri că poți realiza performanțe. Poți astfel să devii ofițer licențiat în științe politice, filosofie, artă, psihologie, limbi străine etc. Personal, am ales un "major" în științe politice.

Momentul absolvirii... per Aspera ad Astra!

– Cum se derulează cursurile, cum se prezintă baza tehnico-materială a Academiei?

– Cursurile sunt organizate foarte meticulos și ele vizează furnizarea unui program riguros din punct de vedere intelectual și relevant din punct de vedere operațional pentru cadeți, astfel încât aceștia să poată înțelege profesia militară și să i se dedice pe viață. În acest scop, cursanții dispun de metode analitice moderne provenite din varii discipline academice, cu ajutorul cărora se predau de la simplu la complex contextul, teoria și aplicarea puterii militare.

Principial, sunt împărțite în două direcții educaționale, astfel: prima direcție este destinată înțelegerii spațiului de luptă (se studiază contextul și teoria militară prin cursuri de **strategie militară, putere militară** și **integrarea forței),** iar cea de-a doua direcție urmărește dezvoltarea înțelegerii exploatării spațiului de luptă (se studiază aplicarea noțiunilor teoretice cu ajutorul cursurilor specifice de **aplicații de siguranță (intelligence), ostilități aeriene (air warfare) și, mai nou, ostilități spațiale (space warfare).**

Studiile militare strategice de specialitate (MSS) aprofundează și dezvoltă cunoștințele dobândite inițial despre teoria, strategia și serviciul militar. De la cursurile de bază privind profesia militară, se ajunge la cursuri privind folosirea puterii militare în contextul operațiunilor inter-arme sau internaționale. De exemplu, un scenariu poate începe prin identificarea scopurilor naționale sau de coaliție, discutarea problemelor pentru definirea obiectivelor militare specifice și de realizat în vederea susținerii acestor scopuri. Se ajunge până la nivelul inițierii unei campanii militare comune și conducerea unei operații militare pentru obținerea efectelor dorite. Laboratoarele pentru "ostilități aeriene și spațiale" furnizează, la modul virtual, locuri de acțiune efective și motivaționale astfel încât cadeții să experimenteze complexitățile puterii (controlului) aeriene și spațiale. Toate cursurile și programele sunt concepute în ideea de a promova gândirea critică și a dezvolta capacitatea de analiză obiectivă în privința tuturor problemelor și provocărilor militare.

Totodată, cadeții pot beneficia de schimburi de experiență în cadrul celorlalte Academii Militare din Statele Unite sau în cadrul altor Academii ale Forțelor Aeriene din lume.

– Cum apreciați relațiile interpersonale realizate în cadrul USAFA?

– Acomodarea și efortul susținut din primul an sudează relațiile și creează astfel de conexiuni între cadeți, încât aceștia se ajută reciproc în situațiile dificile din timpul studiilor, altruismul devenind cuvântul de ordine. "Cadet Wing" ("Aripa cadeților") este o organizație prin care studenții din anii superiori își asumă responsabilitatea pentru aplicarea sistemului onoarei și educației onoarei, conducându-i pe cei din anii inferiori în exerciții militare bazate pe dezvoltarea relațiilor de grup, cultivând etica și caracterul cadetului atât în cadrul Academiei, cât și în societate.

Personal, sunt foarte mândru de faptul că în timpul celor patru ani mi s-a oferit șansa de a ocupa mai multe poziții de comandă în cadrul Academiei, având în subordine de la 12-15 cadeți până la o escadrilă de peste o sută de subordonați, în cursul ultimului an, când am deținut gradul onorific de Cadet Locotenent Colonel. Aș menționa faptul că nu este ușor, pentru un străin, să acceseze pozițiile înalte (mai ales comandant de escadrilă), deoarece se încearcă, chiar și la acest nivel, respectarea doctrinei militare americane de a nu subordona trupele proprii unor comandanți străini.

– Mai aveați și timp liber? Cum îl petreceați?

– Puțin, dar aveam. Iar timpul liber (day pass-ul) poate fi petrecut la fel de plăcut în împrejurimile naturale ale Munților Stâncoși, cât și într-unul din orașele statului Colorado. Denver, capitala statului, este o metropolă cu două milioane de locuitori, care îți oferă foarte multe posibilități de recreere și asimilare de cultură. La fel de bine însă și la fel de util îți poți petrece timpul liber în interiorul campusului, profitând de facilitățile oferite de baza sportivă, de planetarium, de observatorul astronomic, de centrele de cercetare și laboratoarele de aeronautică etc.

– Cum este pregătit pentru viață un absolvent USAFA?

– USAFA oferă foarte mult din punct de vedere al condițiilor, dar te și solicită foarte mult. Ai posibilitatea să demonstrezi cu adevărat ce ești în stare să faci, îți poți descoperi propriile limite. În cadrul campusului, beneficiezi de toate serviciile necesare, de la asistență medicală și religioasă, până la consiliere psihologică și de carieră. Obținerea unui "major" în cadrul USAFA îți dă încredere în propriile forțe, te face să-ți conștientizezi valoarea, să te simți pregătit pentru viață. În momentul în care ai absolvit USAFA, știi exact ce ai de făcut, știi ce vrei și știi ce poți. Sunt lucruri foarte importante.

– Ce poate și ce vrea să facă sublocotenentul Adrian Grădinaru în momentul de față?

– În primul rând, aș vrea să-mi împlinesc visul, acela de a deveni pilot. Pentru că, din păcate, bursa de studiu nu cuprindea și anul de stagiu. Iar în cei patru ani nu se efectuează ore de zbor. Însă datorită rezultatelor mele bune, am primit permisiunea și am zburat două ore un F-15. Acum îmi doresc să merg la școala de aplicație a Forțelor Aeriene și să-mi definitivez pregătirea profesională. Vreau să valorific din plin experiența dobândită la USAFA.

– Mult succes, domnule sublocotenent!

– Vă mulțumesc!

Locotenent MIRCEA BARAC

Începând cu numărul de față al revistei noastre, inaugurăm rubrica "BLITZ". În cadrul acesteia veți găsi informații foarte concentrate privind cele mai diferite aspecte din domeniul militar și nu numai. De această dată, ne-am oprit asupra unor expresii folosite foarte frecvent în Armata Statelor Unite ale Americii. Așadar..

BLITZ

◆ **HMMWV** (High-Mobility Multipurpose Vehicle) – mai bine cunoscut sub denumirea de Hummer – a devenit vehiculul standard al militarilor americani în 1985. Pe lângă capabilitățile sale extraordinare de a acționa într-un teren cât mai variat, vehiculul este înzestrat cu transmisie exclusiv de tip automatic. În timp, acest lucru s-a dovedit extrem de util militarilor americani, ușurința în conducere oferind o mai mare posibilitate de concentrare în cadrul misiunilor.

◆ MICKEY MOUSE. Operația de proporții prin care Forțele Aliate au debarcat în Normandia, în iunie 1944, a fost numită "Operation Overlord", iar parola a fost... "Mickey Mouse".

◆ MEDAL OF HONOR. Decorația "MEDAL OF HONOR" a fost instituită în timpul Războiului Civil, printr-un Act emis de Congres în 12 iulie 1862.

◆ **NAVY**. În zilele noastre, Forțele Navale ale SUA reprezintă una din cele mai puternice categorii de forțe la nivel mondial, având în compunere peste 370.000 de militari. Flota militară a SUA este compusă din 295 de nave. Nava comandant pentru Oceanul Atlantic este USS La Salle, iar pentru Oceanul Pacific – USS Coronado.

◆ **APACHE**. AH-64 Apache este un elicopter de atac foarte precis şi extrem de mobil. Având un echipaj format din doi oameni şi fiind înzestrat cu un tun de 30 mm, rachete clasice şi de tipul HELLFIRE (ghidate prin radar), Apache poate fi comparat, păstrând totuşi proporţiile, cu un avion de luptă care execută atacuri la joasă altitudine şi pe distanţe scurte.

GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII ◆ GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII

echipă de dirijare – în operațiunile de transport aerian, echipă special antrenată care poate fi paraşutată în scopul de a dirija traficul aerian local și de a da toate informațiile necesare despre zona de aterizare, paraşutarea și/sau îmbarcare/debarcare.

ecou permanent – ecou radar fix şi relativ important cauzat de reflexiile de energie de la obstacolele fixe. El se distinge de ecoul de la sol pentru că are ca origine puncte precise mai curând decât zone extinse. Denumit și semnal reflectat.

element de control aerian tactic – organism operațional din compunerea unui sistem de control aerian tactic având ca funcție asigurarea legăturii cu forțele terestre și controlul aeronavelor.

elicopter antitanc – elicopter special înarmat pentru a distruge blindatele.

elicopter de atac – elicopter special conceput pentru a ataca și distruge ținte inamice întrebuințând armament divers.

elicopter de transport – elicopter polivalent capabil să îndeplinească misiuni de transport. Poate, de asemenea, să fie întrebuințat pentru misiuni de comandament, logistice, de evacuare sanitară sau ca elicopter înarmat. Denumit și "elicopter de sprijin".

evacuare pe calea aerului – evacuarea cu aeronavele a personalului și materialelor.

combat control team – in air transport operations, a team of specially trained personnel who can be airdropped to provide local air traffic control and to advise on all aspects of landing, airdrop, and/or extraction zone requirements.

permanent echo – any dense and fixed radar return caused by reflection of energy from the earth's surface. Distinguished from ground clutter by being from definable locations rather than large areas.

tactical air control party – a subordinate operational component of a tactical air control system designed to provide air liaison to land forces and for the control of aircraft.

antiarmour helicopter – a helicopter armed primarily for use in the destruction of armoured targets.

attack helicopter – a helicopter specifically designed to employ various weapons to attack and destroy enemy targets.

utility helicopter – multipurpose helicopter capable of liftingtroops but may be used in command and control, logistics, casualty evacuation or armed helicopter role.

air evacuation – evacuation by aircraft of personnel and cargo.

équipe de guidage – en opérations de transport aérien, équipe spécialement entraînée qui peut être parachutée afin d'assurer le contrôle de la circulation aérienne locale et donner tous les renseignements nécessaires sur la zone d'atterrissage, de largage et/ou de largage a faible hauteur.

écho permanent – écho radar fixe et relativement important causé par la réflexion de l'énergie sur des obstacles fixes. Il se distingue de l'écho de sol parce qu'il a pour origine des points précis plutôt que des zones d'une certaine étendue.

élément de contrôle aérien tactique – organisme opérationnel constitutif d'un systeme de contrôle aérien tactique ayant pour fonction d'assurer la liaison avec les forces terrestres et le contrôle des aéronefs.

hélicoptere antichar – hélicoptere spécifiquement armé pour la destruction des blindés.

hélicoptere d'attaque – hélicoptere spécialement conçu pour l'emploi d'armes diverses pour l'attaque et la destruction d'objectifs ennemis.

hélicoptere de manoeuvre – hélicoptere polyvalent capable d'assurer des missions d'hélitransport. Il peut également s'employer en missions de commandement, en mission logistique, en évacuation sanitaire ou comme hélicoptere armé. Aussi appelé "hélicoptere d'appui".

évacuation par air – evacuation par aéronef de personnels et de matériels.

CRISTINA GHENUȚĂ
locotenent-colonel ȘTEFAN BURCĂ

◆ GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII ◆

Vai, vai, vai, inima noastră!

Continuăm demonstraţia colaboratorului nostru, colonelul medic George Croitoru, de la Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială, privind pericolele la care este supusă zilnic inima umană şi profilaxia bolilor cardiovasculare în aviaţie. Aşadar:

PROFILAXIA BOLILOR CARDIOVASCULARE ÎN AVIAŢIE (2)

5. OBEZITATEA

Obezitatea se asociază frecvent cu alimentaţia inadecvată (exces de grăsimi şi de hidrocarbonate) şi cu scăderea activităţii fizice şi calitatea vieţii. Persoanele obeze se expun la boli precum: maladii cardiovasculare, cancer, diabet zaharat, boli digestive, boli articulare, varice, tulburări respiratorii, gută, creşterea colesterolului şi altor grăsimi în sânge. Toate aceste variabile cresc riscul total cardiovascular la persoanele cu exces ponderal, astfel încât reducerea greutăţii corporale trebuie recomandată în mod expres la persoanele care au factori cardiovasculari adiţionali.

În faţa unei persoane obeze, se recomandă următoarea strategie: ◆ regim igieno-dietetic cu indicaţia de slăbire progresivă şi alimentaţie adecvată (prezentată anterior); ◆ analize de laborator; ◆ verificarea săptămânală a greutăţii; ◆ activitate fizică regulată (care previne bolile de inimă, accelerează arderile din organism, îmbunătăţeşte digestia, reduce stresul şi generează buna dispoziţie); ◆ respiraţii adânci, mişcarea picioarelor, trasul burţii, rotaţia umerilor; ◆ parcaţi maşina mai departe de locul de muncă, folosiţi scările, şi nu liftul; ◆ coborâţi din autobuz cu o staţie mai devreme şi mergeţi pe jos până la serviciu.

6. DIABETUL ZAHARAT

Diabetul zaharat este o boală care duce la incapacitatea organismului de a utiliza glucidele din alimente. Cantitatea de glucoză din sânge (glicemia) sau din urină (glicozuria) ne indică măsura echilibrului metabolic în diabet. La diabetici, mortalitatea asociată cu ateroscleroza coronară este de două ori mai mare decât la populaţia nediabetică. Ambele tipuri de diabet zaharat – insulinodependent (tip I) şi non insulinodependent (tip II) – sunt asociate cu un risc crescut pentru cardiopatia ischemică, arteriopatia obliterantă periferică şi boala cerebrovasculară.

La pacienţii cu diabet zaharat de tip I, controlul metabolic bun, prin insulinoterapie, poate menţine în limite normale lipidele plasmatice şi nivelurile tensiunii arteriale. Când nu se menţine însă controlul metabolic şi se produce

nefropatie diabetică, apar atât modificări lipidice, cât şi creşteri ale tensiunii arteriale, iar ateroscleroza poate apare chiar şi la o vârstă tânără. Diabetul zaharat tip II se asociază cu anomalii multiple ale factorilor de risc cardiovascular, chiar din etapa scăderii toleranţei la glucoză. Asocierea factorilor de risc are efect multiplicativ asupra producerii macroangiopatiei diabetice.

Printre factorii de risc cardiovascular întâlniţi mai frecvent în diabetul zaharat de tip II sau în stadiul de scădere a toleranţei la glucoză semnalăm:

◆ hiperglicemia propriu-zisă (care iniţiază o parte din tulburările metabolice subsecvente); ◆ modificări cantitative şi calitative ale lipoproteinelor serice; ◆ hipertensiunea arterială, care dublează riscul cardiovascular; ◆ obezitatea predominant abdominală; ◆ rezistenţa la insulină, hiperinsulinismul sau insulinoterapia.

Se apreciază că bărbatul diabetic are riscul de a face de două ori mai frecvent boli cardiovasculare decât cel nediabetic, iar femeia diabetică are un risc de trei ori mai mare. De aceea, este necesar un tratament corect al diabetului zaharat, sub supravegherea atentă a medicului diabetolog şi respectarea regimului alimentar recomandat.

7. DISLIPIDEMIA

Termenul de mai sus se referă la boli datorate unor dezechilibre produse la nivelul lipidelor din sânge, în sensul creşterii acestora peste valorile normale.

La personalul aeronautic, la care dislipidemia reprezintă, în studiul efectuat, 7,54 la sută, necesitatea studierii acestui factor de risc devine cu atât mai acută. Colesterolul are un rol important în buna funcţionare a organismului, creşterea lui peste valorile normale (hipercolesterolemia) apărând fie datorită unei alimentaţii bogate în colesterol, fie prin fabricarea lui în exces, probabil datorită unei ereditãţi anormale. Nivelurile colesterolului plasmatic de la care riscul cardiovascular devine semnificativ sunt peste 250 mg/dl pentru colesterolul total şi peste 190 mg/dl pentru L.D.L.-C. Nu există însă o limită între valorile normale şi cele crescute, întrucât riscul coronarian creşte gradat, chiar de la valori sub 200 mg/dl pentru colesterolul total. Vârsta, obezitatea, scăderea toleranţei la glucoză şi diabetul zaharat, fumatul, sindromul X metabolic sunt pozitiv asociate cu nivelurile trigliceridelor (T.G.) în timp, şi activitatea fizică regulată tinde să scadă valorile T.G. Creşterea T.G. sangvine peste 500–1.000 mg/dl favorizează producerea pancreatitei acute.

Riscul pentru pacientul dislipidemic este de favorizare a producerii aterosclerozei, manifestată prin cardiopatie ischemică, infarct miocardic, hemoragie cerebrală, arteriopatia membrelor inferioare. Care este atitudinea în faţa dislipidemiei? Pe scurt: ◆ diagnosticul cert al afecţiunii, pe baza examenului de laborator care să includă electroforeza lipidelor; ◆ stabilirea tipului de dislipidemie; ◆ trecerea rezultatelor în fişa individuală; ◆ urmărirea clinică şi paraclinică a persoanei semestrial/anual, în funcţie de vârstă; ◆ stabilirea unui regim alimentar şi de viaţă individualizat.

În ce priveşte lipidele din sânge, acestea pot fi reduse prin alimentaţie raţională, exerciţii fizice şi cu ajutorul medicamentelor. O dietă adecvată acestei situaţii înseamnă: ◆ reducerea grăsimilor la un consum zilnic de 30 la sută din calorii, evitându-le pe cele saturate (unt, grăsime, slănină, frişcă, smântână); ◆ colesterolul trebuie să reprezinte 100 mg/1.000 cal., adică mai puţin de 300 mg/zi; ◆ alegerea mâncărurilor din peşte, a fructelor şi vegetalelor proaspete.

8. STRESUL

Stresul zilnic determină creşterea tensiunii arteriale şi a frecvenţei cardiace şi, în cazuri extreme, acesta poate duce chiar la un infarct miocardic sau un accident cerebral vascular. Stresul, cvasiprezent la personalul navigant, impune, datorită consecinţelor sale, luarea de măsuri prompte şi eficiente.

Reducerea stresului se poate realiza cu efort minim, astfel: ◆ planificând munca în aşa fel încât timpul şi energia să fie folosite în mod eficient; ◆ evitând prea multele schimbări bruşte în viaţă;

◆ învăţând să ne relaxăm, măcar pentru câteva minute, de câteva ori pe zi; ◆ încercând să vorbim despre problemele noastre cu persoane de încredere, înainte de a deveni prea tensionat; ◆ practicând zilnic exerciţiul fizic regulat.

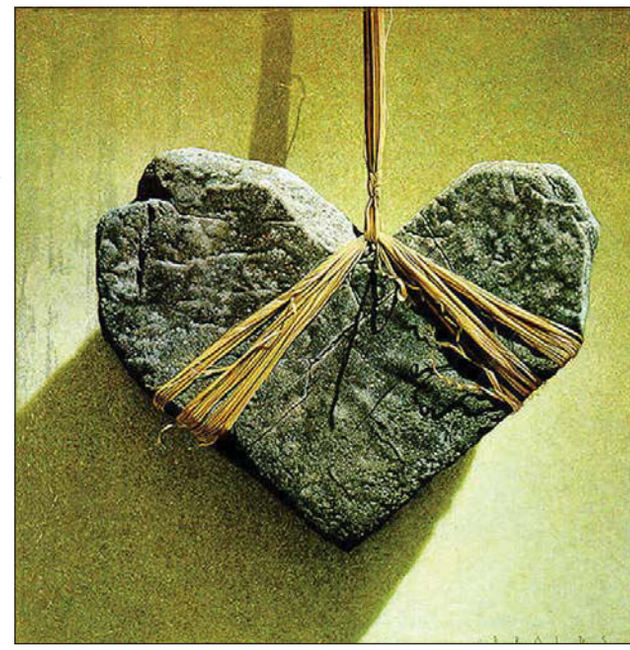
9. HIPERTENSIUNEA ARTERIALĂ

Tensiunea arterială (T.A.) ia naştere prin activitatea ritmică de contracţie şi relaxare a inimii, prin care se asigură

aprovizionarea cu sânge a organismului. Aceasta variază în funcţie de vârstă, sex, constituţie, moştenire genetică, necesităţile organismului sau datorită unor boli.

Tensiunea arterială se poate modifica de la oră la oră şi chiar la intervale mai mici (minute). O valoare ridicată a T.A. obţinută la o singură măsurare nu înseamnă neapărat că există hipertensiune arterială (H.T.A.). Valoarea ei corectă se obţine când persoana în cauză este pusă în repaus (5 min.) şi evită consumul de cafea şi tutun, cu 30 de minute înaintea determinării. H.T.A. apare atunci când T.A. creşte în mod constant peste valorile considerate normale: tensiunea arterială sistolică – mai mică de 140 mmHg şi tensiunea arterială diastolică – până la 90 mmHg (preferabil sub 80 mmHg). La personalul aeronautic, H.T.A., datorită multiplelor condiţionări, câştigă tot mai mult teren şi la vârste din ce în ce mai tinere.

Studii epidemiologice au arătat că valorile crescute ale T.A. sunt un factor de risc pentru cardiopatia ischemică, insuficienţa cardiacă şi boala cerebrovasculară. Rolul H.T.A., ca factor de risc major pentru angina pectorală, infarctul de miocard şi moartea subită este un fapt unanim acceptat, incidenţa cardiopatiei ischemice fiind de trei ori mai mare la persoanele hipertensive. H.T.A. coexistă adesea cu hipercolesterolemia, alte tulburări metabolice (scăderea toleranţei la glucoză) sau alţi factori de risc, acţionând sinergic asupra aterogenezei.



Deşi H.T.A. afectează o mulţime de oameni, de multe ori aceasta nu determină nici un simptom de avertizare. Dar, în timp, apar leziuni grave, deseori ireversibile, ale tuturor organelor. Ca semn de avertizare, în stadiile de început ale bolii, se pot nota: stări de agitaţie nemotivate, insomnii, dureri de cap, nervozitate, zgomote în urechi (vâjâituri, pocnituri), ameţeli, tulburări de vedere – simptome puse adesea pe seama unei oboseli neexplicate. H.T.A. netratată este periculoasă pentru sănătate, pentru că afectează în timp inima, rinichii, creierul şi vasele de sânge. Totodată, H.T.A. poate cauza

leziuni ale pereţilor arteriali, cu reducerea sau întreruperea completă a circulaţiei sângelui, putând provoca: infarct miocardic, accidente vasculare cerebrale, boli ale rinichilor.

Pentru a preîntâmpina afectarea organelor vitale şi eventualele complicaţii este necesară măsurarea T.A. ori de câte ori este nevoie, după o schemă bine statuată. Deşi factorii care provoacă H.T.A. nu pot fi controlaţi în totalitate, sunt câteva lucruri care pot fi menţinute sub control, favorizând scăderea valorilor T.A.: ◆ menţinerea greutăţii corporale în limite normale; ◆ activitate fizică progresivă şi supravegheată; ◆ reducerea consumului zilnic de sare; ◆ consumul mai mare de fructe şi vegetale; ◆ evitarea consumului de toxice (alcool, tutun, cafea), iar pentru femei anticoncepţionale; ◆ evitarea stresului.

Dacă T.A. nu a putut fi adusă la valori normale prin modificarea stilului de viaţă şi a medicaţiei antihipertensive, este necesar să se ţină cont de următoarele reguli: ◆ respectarea datelor fixate pentru verificarea T.A.; ◆ respectarea indicaţiilor medicale în ceea ce priveşte dieta, activitatea fizică, consumul de sare şi alcool etc; ◆ medicaţia, o dată administrată, trebuie luată exact aşa cum a fost prescrisă; ◆ Tratamentul nu trebuie întrerupt nici măcar pentru o zi, chiar dacă valorile T.A. au revenit la normal prin tratament.

(continuare în numărul următor)

Colonel medic
GEORGE CROITORU

În perspectiva unei importante aniversări:

"UN SECOL DE AERONAUTICĂ – MONTESSON, 2006"

Aflat în Franţa pentru a vizita expoziţia de tehnică militară pentru lupta terestră şi aeroterestră – "Eurosatrory – 2004", generalul-locotenent (r) Iosif Rus, consilier al ministrului apărării naţionale, preşedintele Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, s-a deplasat, într-una din zile, la Montesson, localitate istorică aflată la 18 km vest de Paris, unde, la 18 martie 1906, marele inventator român Traian Vuia a făcut prima încercare de zbor cu un aeroplan ce avea să decoleze cu propriile mijloace de bord.

Cu acest prilej, domnul Iosif Rus s-a reîntâlnit cu domnul Jean-François Bel, vicepreşedinte al Consiliului General Yvelines şi primarul municipiului Montesson, localitate care în anul 2000 a fost gazda unor manifestări deosebite, dedicate evocării şi celebrării pionierului aviaţiei române şi mondiale.

Atunci, împreună cu o delegaţie oficială, din care au făcut parte şi reprezentanţi ai Guvernului României, generalul Rus a participat la acordarea numelui de Traian Vuia unei pieţe din localitate, instalarea bustului marelui aviator român în holul principal al primăriei din Montesson, evocarea realizărilor sale şi importanţa afirmării acestora în aeronautica mondială. Cu acel prilej, la Montesson a fost organizată o expoziţie cu tematică adecvată momentului.

La întoarcerea în ţară, impresionat de dimensiunea festivităţilor, nivelul participării, numărul mare de drapele româneşti văzute într-un singur loc, peste graniţă, sensibilitatea dialogului şi atenţia gazdelor, demnitarul român a scris mai multe articole referitoare la evenimentul care a avut loc în Franţa, detaliind principalele puncte din programul delegaţiei şi efectul acestora asupra opiniei publice din Montesson şi din Franţa.

Şi de această dată primarul Jean-François Bel, însoţit de şefa sa de cabinet, doamna Isabelle Morel, l-au întâmpinat pe oaspetele român cu multă amabilitate, cu prietenie şi deosebit respect.

După ce a prezentat scopul vizitei, calitatea în care se afla şi mandatul său în relaţia cu Primăria şi primarul acesteia, generalul-locotenent (r) Iosif Rus a informat despre sărbătorirea, la 20 iulie a.c., a Zilei Aviaţiei Române, precum şi despre câteva din activităţile preconizate a fi organizate în România, în perioada 2004–2006, pentru a marca sărbătorirea unui secol de aeronautică la români.

Referindu-se la tradiţiile aviaţiei române şi franceze, la legăturile de colaborare statornicite între cele două ţări în acest domeniu, primarul municipiului Montesson a transmis tuturor aviatorilor din România calde felicitări, urări de succese şi noi realizări în afirmarea aeronauticii române.

"În anul 2006, când, la 18 martie, se vor împlini 100 de ani de la zborul lui Traian Vuia, efectuat la Montesson – a spus domnul Jean-François Bel –*, dorim să acordăm o atenţie deosebită momentului, transformându-l într-o mare sărbătoare. Îl vom invita la festivităţi pe preşedintele Republicii Franceze, vor fi prezenţi membri ai Guvernului de la Paris, personalităţi marcante ale aeronauticii franceze. Vrem, de asemenea, ca o delegaţie din România să ia parte la acest centenar şi să denumim evenimentul <<Un secol de aeronautică – Montesson, 2006>>".*

Sunt, toate acestea, premise dintre cele mai favorabile pentru succesul activităţilor consacrate sărbătoririi celor o sută de ani care s-au scurs de la primele victorii ale românilor în lupta cu spaţiul, cu gravitaţia, şi avem certitudinea că manifestările de la Montesson vor avea o înrâurire fericită asupra generaţiilor viitoare de aviatori români militari şi civili, asupra tuturor celor îndrăgostiţi de zbor.

Generalul-locotenent (r) Iosif Rus împreună cu primarul municipiului Montesson, Jean-François Bel, şi în holul principal al Primăriei, alături de bustul lui Traian Vuia

PĂSĂRILE – PERICOL REAL PENTRU AERONAVELE ÎN ZBOR

Ce spun statisticile

Specialiştii în aeronautică susţin că factorii care pot sta la baza producerii unui eveniment de aviaţie se grupează în trei mari categorii: factori umani; factori tehnici; factori de mediu. Iar printre cei din urmă, un loc important îl ocupă intensitatea activităţii ornitologice în zona aerodromurilor, păsările reprezentând unul din pericolele majore pentru zborul aeronavelor şi una din cauzele multor catastrofe aeriene. Este vorba atât de păsările migratoare, cât şi de cele nemigratoare, care, în coliziune cu un avion în zbor ori aspirate în dispozitivul de admisie al turbinei, pot produce avarii deosebit de grave, mergând până la prăbuşirea şi distrugerea aeronavelor, fie ele civile, fie militare.

Din datele statistice furnizate de Organizaţia Internaţională a Aviaţiei Civile (ICAO), rezultă că, numai în anul 2000, în 122 de ţări, s-au produs 8.458 de coliziuni ale aparatelor de zbor cu păsări, iar 90 la sută dintre accidente au avut loc în apropierea aerodromurilor (38 la sută din coliziuni – în faza de decolare şi 62 la sută – în fazele de apropiere de pistă şi aterizare). Cel mai frecvent sunt lovite motoarele (360 de cazuri), circa 30 la sută din avariile produse în acest fel fiind destul de serioase şi ducând, practic, la catastrofe. Dar la fel de grave sunt şi impactele păsărilor cu elemente de structură (aripi, hublouri, cupolele carlingilor etc.), cele mai multe dintre acestea fiind fatale.

În cazul avioanelor de luptă de tip turboreactor, cu fluxuri amestecate şi factor mic de diluţie, impactul cu păsările este şi mai periculos, datorită vulnerabilităţii mult mai mari a acestora, cauzată de particularităţile constructive. Dacă, în cazul motoarelor aeronavelor civile, particularităţile constructive ale acestora le permit deseori să rămână în funcţiune după coliziunile cu păsări, în cazul motoarelor aeronavelor de luptă, acestea au şanse minime de a rămâne în funcţiune după astfel de coliziuni, iar aeronavele au şanse reduse de a continua zborul.

Întâmplări de la noi

Cu toate că la nivelul forţelor aeriene ale ţărilor membre NATO nu există statistici globale, în U.S. Air Force se raportează anual aproximativ 2.500 de coliziuni cu păsările, în ultimii 10 ani pierzându-şi viaţa 300 de piloţi în astfel de evenimente. În cursul anului trecut, Forţele Aeriene Israeliene au pierdut mai multe aeronave din cauza coliziunii cu păsările, decât în acţiunile de conflict din zonă.

În Forţele Aeriene Române, incidenţa factorului ornitologic în producerea evenimentelor grave de aviaţie este relativ redusă comparativ cu cea din forţele aeriene ale altor ţări membre NATO.

În ultimii 14 ani, în categoria noastră de forţe s-au înregistrat 19 premise, 6 incidente şi 2 accidente grave datorate coliziunii aeronavelor cu păsări ori aspirării acestora în dispozitivul de admisie. Ambele accidente grave s-au produs din cauza aspersiei.

În anul 1994, pe aerodromul Câmpia Turzii, în timpul decolării unei aeronave MiG-21, un stol de păsări aspirat în dispozitivul de admisie a provocat defectarea motorului, urmată de oprirea acestuia. Pilotul s-a salvat prin catapultare, însă aparatul s-a distrus complet la impactul cu solul.

În anul 2002, în timpul unui zbor de instrucţie, o aeronavă MiG-21 LanceR a aspirat o pasăre în motor pe parcursul decolării, ceea ce a dus la oprirea necomandată a acestuia. Pilotul s-a salvat, de asemenea, prin catapultare, iar aeronava s-a distrus.

Prevenirea accidentelor

În scopul desfăşurării activităţii de instruire în zbor în condiţii de maximă securitate, specialiştii recomandă o serie de acţiuni care să ducă la prevenirea unor astfel de situaţii. Este vorba de: folosirea mijloacelor optice şi acustice pentru îndepărtarea păsărilor din zona aerodromurilor; vânătoarea cu arme sau cu şoimi dresaţi; instalarea în apropiere a unor siluete care imită păsările răpitoare; transmiterea cu ajutorul mijloacelor acustice a unor sunete cu o frecvenţă care să nu fie suportată de păsări.

De asemenea, se poate acţiona asupra mediului din zonă, prin: interzicerea cultivării în apropierea aerodromului a culturilor ce atrag păsările; cosirea cât mai scurtă a ierbii sau cultivarea şi întreţinerea unei ierbi înalte şi moi, pe care să nu se poată aşeza păsările; distrugerea zonelor cu trestie din apropierea aerodromurilor; asanarea bălţilor, iazurilor şi mlaştinilor; îndepărtarea gunoaielor şi reziduurilor menajere din zona aerodromurilor; tratarea chimică a semincţelor de nutreţuri concentrate şi cereale (porumb, orz, ovăz, secară, mazăre, soia) înainte de încorporarea în sol; distrugerea cuiburilor şi a puilor de păsări răpitoare din perdelele de pomi şi arbori din zona aerodromului; întreprinderea de acţiuni pentru combaterea păsărilor pe timpul coacerii şi recoltării nutreţurilor concentrate.

În loc de concluzii

Aceste recomandări au fost deja trimise în toate bazele noastre aeriene şi personalul acestora instruit corespunzător de către reprezentanţi ai Secţiei securitate zbor din Statul Major al Forţelor Aeriene. În bazele aeriene, asigurarea protecţiei zborurilor împotriva coliziunii cu păsările este un proces laborios, care are ca punct de plecare identificarea locurilor de staţionare şi a speciei acestora, executarea vizuală a observaţiilor ornitologice, centralizarea, sintetizarea şi analiza datelor obţinute, precum şi cercetarea aeriană a situaţiei ornitologice cu mijloace de radiolocaţie şi aeronavete pe toată durata activităţii de zbor. Datele astfel obţinute sunt folosite pentru întocmirea prognozelor ornitologice şi, de asemenea, pentru realizarea "Ghidului ornitologic al aerodromului". Punctul terminus al activităţii de protecţie a zborurilor împotriva coliziunii cu păsările îl constituie acţiunile efective de combatere a păsărilor în zona aerodromurilor, lucru realizat deocamdată cu ajutorul personalului înzestrat cu arme de vânătoare etc. Va fi necesar, însă, ca, în cel mai scurt timp posibil, să achiziţionăm şi sisteme moderne, la nivel NATO, de combatere a păsărilor din zona aerodromurilor.

Căpitan PETRE DÎLGANU

PREMIERĂ CU AVIONUL MIG-21

La 16 noiembrie 1966, pe aerodromul "Mihail Kogălniceanu", căpitanul (pe atunci) Nicolae Danșe devine primul pilot din aviația noastră militară care – asumându-și un risc considerabil – a aterizat, în premieră pe țară (și se pare chiar pe continent), un MiG-21 F.13 cu o roată centrală escamotată. Spre deosebire de IAK-ul 23, aterizat, în 1954, de către maiorul Constantin Orhei, la Giarmata, tot cu o roată escamotată – supersonicul MiG-21 F.13 (aflat în dotarea acestei unități din 15 august 1963) era de circa 4 ori mai greu; ateriza la o viteză mai mare cu aproape 100 km/h; avea distanța dintre roțile principale dublă; iar frecarea vârfului aripii, ajunsă în contact cu betonul rigid al pistei, sporea mult pericolul incendierii avionului. De aceea și cartea – legea zborului – interzice aterizarea supersonicului cu o roată (mai ales centrală) escamotată și obligă și azi pe pilotul aflat într-o asemenea ipostază să se catapulteze.

Danșe nu se afla pentru întâia oară în fața unei situații foarte dificile apărută în viața lui de pilot de vânătoare. În '58, bunăoară, a reușit să redreseze un MiG-15 după o cădere vertiginoasă de 7.000 de metri și să repornească, în aer (premieră pe țară), motorul oprit al unei simple de MiG-15. În '63, a izbutit, de asemenea, să scoată un MiG-21 F.13 din vrie plată (rotire pe spate). Era, așadar, obișnuit cu asemenea surprize și, într-o măsură, deprins cu rezolvarea lor. Învățase multe – în școală, la Bacău (la trecerea pe reacție), la Craiova și la Alexeni – de la Stănică, Mutrutoiu, Savu, Molnar, Cârjan, Cociș, Cristescu și de la alți instructori de prestigiu. Brevetarea lui pe MiG-ul 15, de către celebrul Dumitru Balaur, și perfecționarea lui aici – sub comanda lui Ferezan, Tătăranu și, mai ales, a lui Iosif Rus – îi atestau, indubitabil, capacitatea de zbor.

În memorabila zi de 16 noiembrie 1966 – când a zburat cu MiG-ul 21 F.13 nr. 710, reușind cea mai de răsunet ispravă a vieții sale – era o vreme însorită și caldă de toamnă întârziată. După întoarcerea dintr-un raid (cea mai plăcută misiune din aviație), a decolat pentru executarea unei lansări la plafonul maxim al avionului, adică la 20.000 de metri. După ce a făcut un viraj, a cuplat forțajul și a ajuns la viteza de 1,8 Mach. În urcare, pe la înălțimea de 16.500 m, a observat culoarea galbenă de la becul instalației hidraulice principale, care indica scăderea presiunii sub 165 de atmosfere. Urmărind presiunea, a văzut cum acul indicator se ducea încet, dar sigur, spre zero. Mirat, neliniștit, a decuplat forțajul, a raportat lui Hada, conducătorul de zbor din turn, și a început, îndată, coborârea spre aerodrom. Hada i-a răspuns domol: "Calmo, calmo, seniore!" După circa un minut, presiunea ajunsese la zero și, ca atare, pilotul a început să-și orânduiască, în minte, acțiunile. A repetat, în gând, scoaterea trenului cu avarii. Cere aprobarea "turnului de control", trece la verticala aerodromului și intră în turul de pistă. La locul potrivit, execută manevrele pentru scoaterea trenului, dar, surpriză! Becul verde de la jamba stângă nu s-a aprins. "Ei drăcia dracului!", și-a zis în sine. Se confirma, astfel, zicala: "Un rău nu vine niciodată singur". Deci, jamba stângă n-a ieșit. Nu iese nici la repetarea deszăvorârii! Întâi i s-a pus un nod în gât. Apoi un fior cald-rece l-a forfecat din șale până-n creștet. A devenit puțin agitat? Așa se pare. Dar își revine. Se adună, devine calm. Știa că mintea lui trebuie ocupată numai cu ce are de făcut. Nu-i permite să "macine-n gol!" Pune, hotărât, stăpânire pe sine. Judecă rapid la rece. Raportează, la "sol", ce i s-a întâmplat la bord. Nu întreabă ce să facă, pentru că știa. Știa că singura variantă regulamentară este catapultarea. Își trage vizorul pe față și își alege locul catapultării, deși nu și-o dorește. Nicidecum! Cum are încă destul petrol, cere aprobarea "solului" să revină la verticală. Cu manevre de coborâre și redresare, cu crearea de suprasarcini mari, încearcă, repetat, deszăvorârea mecanică a jambei rămase escamotată. Zadarnic însă. Îi e foarte ciudă, dar rămâne calm. Jos, pe pistă, curios, nu observă nici o mișcare. De la turnul de conducere aude vocea colonelului Tătăranu: "Calm, bărbate, rămâi calm!" – îl îndeamnă comandantul unității.

Parcă aude și vocea căpitanului Incă, inginerul-șef al unității: "Ți-ai fixat locul cel mai convenabil pentru aterizare?" revine, în căști, hotărâtă, vocea comandantului. Înțelege, în clipa aceea, că i se propune, în fapt, aterizarea, și nicidecum catapultarea. Asta și aștepta! A acceptat, tacit, și chiar s-a bucurat, alungând ideea catapultării, care încă nu-l părăsise definitiv. A privit litrometrul. Mai avea doar 200 de litri de petrol. Îndeajuns pentru un ultim și singur tur de pistă posibil. Dar ce tur? Nu mai are flapsuri! Nici frâne aerodinamice! Nici presiune hidraulică la ajutajul reactiv care să urmărească poziția manetei de gaze. Din aceste cauze cumulate, la capătul pistei avea o viteză de 420 km/oră, în loc de 360. Ce era să facă? A oprit motorul deîndată ce s-a văzut deasupra pistei și, astfel, viteza a scăzut rapid. A plutit, ca un planor, spre locul ales pentru aterizare și a redresat lin. Când roata dreaptă a atins pista, aripa stângă a luat-o în față, sporind portanța și ridicând, cam cu o șchioapă, și triciclul. Viteza scăzând, a repus avionul pe pistă cu roata centrală și cu triciclul. În acel moment a scos și parașuta de frânare și a frânat puternic roata dreaptă, având o grijă neslăbită ca aripa stângă să atingă cât mai târziu pista, pentru ca nu cumva avionul să capoteze. De capotare îi era cam frică. Spre norocul lui (mare noroc!), aripa stângă a atins pista cam cu un lat de palmă, exact pe stratul de smoală care colmatează rosturile dintre plăcile de beton, ferind, astfel, apariția scânteilor și amânând virarea avionului spre stânga. A rulat pe pistă cam 1.100 de metri, după care a ieșit pe pământ. Reavăn fiind (căci plouase zdravăn mai înainte), pământul a scurtat frânarea, triciclul a săpat un șănțuleț de circa 15–20 cm adâncime, iar avionul, țopăind, s-a oprit la 20 de metri de bretela a doua de degajare și la numai 8 metri de calea de rulaj de care era parcată o escadrilă de avioane.

După oprire, Danșe a oftat prelung. S-a recules, a deschis cabina, s-a ridicat în picioare și a privit în jur. Dacă pe timpul aterizării nu a văzut țipenie de om la linie (dăduse ordin comandantul să nu miște nimeni care să-i distragă atenția), acum vede o mulțime alergând spre el. Câțiva cu extinctoare, cei mai mulți fără. Coboară din avion, sărută fierbinte pământul și își face cea mai creștinească cruce din viața lui, mulțumind cerului că l-a ocrotit și de data asta. Dacă aterizarea lui ar fi fost numai cu 20 sau 50 de metri mai lungă, supersonicul ar fi intrat, sigur, în linia de avioane parcate pe bretelă și închipuiți-vă ce s-ar fi putut întâmpla acolo!

Peste o săptămână, Danșe a zburat din nou cu supersonicul 710, reparat în unitate. Așa s-a născut, la noi în țară, prima aterizare a unui MiG-21 cu o roată escamotată și cu motorul oprit. Propunerea făcută de unitate pentru decorarea lui Danșe s-a împotmolit la divizie. La "cinstirea" reușitei lui, căpitanii, colegi de promoție: Teodorescu și Stahie (certați din motive de burlăcie) s-au împăcat pentru toată viața. (Repetarea, peste un an-doi, a aterizării lui 710 tot cu roata stângă escamotată a fost reușită și de pilotul Simion, la Borcea, dar avionul, foarte șifonat la rulajul pe sol, n-a mai putut fi recuperat). Din octombrie '73 (atestat și de tragerile excelente de la Astrahan), Danșe a fost mutat la Centrul de Instrucție al Aviației de la Bacău. Zburând ca instructor, comandant de patrulă, comandant de escadrilă și ofițer cu tragerile și lupta aeriană, a contribuit la trecerea a șapte serii de locotenenți pe avionul supersonic. Din septembrie 1980, a fost promovat pilot-șef recepționer la Uzina de Avioane Bacău. La recepționarea celui de al 500-lea IAK-52, ieșit din uzină, a fost felicitat personal de către celebrul inginer constructor de aeronave Aleksandr Sergheevici Iakovlev, venit special, în România, la un asemenea eveniment.

După pensionare, comandorul (r) Nicolae Danșe s-a stabilit în Bacău. Fiul lui e un apreciat investitor localnic, iar fiica e stewardesă. Fiica fiicei lui, la cei 9 ani ai ei, cochetează cu baletul, iar fiul fiului său – elev și un foarte talentat muzician, interpret la pian și la orgă – este, de la vârsta de 14 ani, membru al Uniunii Compozitorilor din România. Acum, are 16 ani!

Comandor (r) ION CLENCIU

REMEMBER – LUNA MAI

28.05.1874 – În ţara noastră a avut loc primul zbor cu balonul, care s-a ridicat la 4.000 m. Inginerul francez Villemont şi maiorul Alexandru Lahovary, aflaţi în nacelă, l-au aterizat la 24 km de Bucureşti.

29.05.1901 – S-a născut Ionel Fernic. Gazetar, romancier, poet şi renumit compozitor de romanţe, om de teatru, talentat aviator sportiv. A efectuat şi câteva salturi cu parașuta. A fost directorul Şcolii de Pilotaj de la Cernăuţi.

05.1911 – George Valentin Bibescu a înfiinţat, pe aerodromul Cotroceni, a doua şcoală de pilotaj din România.

04.05.1912 – În comuna Vlaici, judeţul Olt, s-a născut Alexandru Şerbănescu, as al aviaţiei noastre de vânătoare în cel de-al doilea război mondial.

05.05.1912 – Prin strădania prinţului George Valentin Bibescu, a fost creată Liga Naţională Aeriană, care avea ca scop principal înzestrarea cu avioane a armatei române. Prin contribuţia lui s-a construit aeroportul Băneasa.

05.1916 – Căpitanii Nicolae Teodoru şi Gheorghe Ionescu au organizat primul serviciu fotoaerian al aviaţiei militare.

09.05.1917 – Doborând un avion inamic, echipajul compus din locotenenţii Petre Ioanin, pilot, şi Ion Darian, observator, a înregistrat a doua victorie românească într-o bătălie aeriană.

14.05.1917 – Sublocotenentul Marian Popescu, protejând două avioane de bombardament, a angajat lupta cu două aparate Fokker, germane, reuşind să doboare unul, iar pe celălalt l-a obligat să se retragă.

19.05.1919 – În timpul intervenţiei româneşti în Ungaria bolşevică, în urma agresiunilor repetate ale acesteia asupra ţării noastre, echipajul format din locotenenţii Ioan Sava şi Nicolae Vlad au doborât, în luptă, un avion maghiar.

08.05.1922 – La atelierele Arsenalului Armatei s-a terminat primul lot de 10 avioane fabricate în serie în România (tipul Brandemburg).

01.05.1926 – A fost amenajat aerodromul militar Buzău.

01.05.1927 – Ministerul de Război a transformat Direcţia Aviaţiei Civile în Serviciul Naţional de Navigaţie Aeriană.

20.05.1928 – Căpitanul Gheorghe Bănciulescu a câştigat premiul I la Concursul Internaţional de la Băneasa, deşi avea, primul în lume, ambele picioare amputate.

05.1929 – Locotenent-colonelul dr. pilot Victor Anastasiu a participat la primul Congres de Aviaţie Sanitară, organizat la Paris, unde a făcut parte din consiliul de patronaj.

09.05.1930 – România a semnat, la Varşovia, convenţia bilaterală româno-polonă de exploatare a liniilor aeriene regulate.

În fotografie: tun antiaerian cu tragere repede, model 1925, calibru 76,5 mm

05.1931 – S-a înfiinţat Comandamentul Apărării contra Aeronavelor şi Comandamentul Apărării Antiaeriene a Ţării, artileria antiaeriană căpătând statut de armă de sine stătătoare.

09.05.1931 – Prin Înalt Decret Regal, Aeronautica a devenit armă de sine stătătoare.

05.05.1932 – Prin Legea de organizare a Aeronauticii, s-a desfiinţat Inspectoratul General al Aeronauticii şi s-a înfiinţat Subsecretariatul de Stat al Aerului, în fruntea căruia a fost numit ing. Radu Irimescu, fost căpitan de aviaţie în Războiul de Reîntregire. Acelaşi act normativ stipula îmbunătăţirea Statutului Personalului din Aviaţie şi crearea "Casei de Asigurare a Aeronauticii", condusă de dr. Victor Anastasiu.

05.1932 – Ioan Bărboi şi Ilie Mosora din Orăştie au construit un planor după modelul planorului american Mead Challenger pe care l-au încercat în zbor, fiind remorcat de un automobil. Cu acelaşi planor, pilotul Vasile Ciobanu a evoluat la mitingul aerian organizat în 1933 de Asociaţia "Cultul aeronautic" din Lugoj.

19.05.1932 – Smaranda Brăescu a stabilit recordul mondial de înălţime, sărind de la 7.233 metri cu parașuta la Baza aeriană de la Sacramento, S.U.A.

22.05.1932 – Inginerul român Radu Manicatide a proiectat şi construit planoarele M4 şi M5. În acelaşi an, a conceput şi a construit un avion uşor de turism, monoloc, cu aripa de formă dreptunghiulară, denumit R.M.-4.

02.05.1935 – La conducerea Subsecretariatului de Stat al Aerului a fost numit inginerul Nicolae Caranfil.

31.05.1935 – A luat fiinţă aeroportul Timişoara şi a început

15.05.1937 – În America, celebrul aviator român Alexandru Papană a scris, pentru prima dată în lume, reclame pe cer cu avionul.

amenajarea terenului și construcția aeroportului Arad.

15.05.1939 – A fost amenajat terenul de zbor de la Ziliștea–Buzău. Peste trei ani, germanii au betonat pista.

01.05.1941 – Pe islazul comunei Șura Mică a intrat în funcțiune aeroportul Sibiu.

26.05.1941 – Regele Mihai I a aprobat insignele pentru piloții și observatorii militari brevetați pe avioanele de luptă. La insignele din 1915 se adăugau stema heraldică a țării și coroana regală. La acea dată, aviația militară dispunea de 50 de escadrile.

15.05.1942 – Ca urmare a pierderilor importante suferite de artileria antiaeriană, îndeosebi în luptele terestre, Statul Major al Aerului a dat dispoziție ca în zona Crimeea și Marea Azov aceasta să fie întrebuințată numai în misiuni antiaeriene.

15.05.1942 – Max Manolescu a devenit primul pilot de linie din țară care a parcurs, în zbor, un milion de kilometri.

25.05.1943 – Piloții escadrilei de cercetare îndepărtată de pe avioanele Ju-88, dislocați pe aerodromul Mariupol, și-au început misiunile de luptă, după încheierea pregătirii pe acest tip de avion.

05 – 31.05.1944 – Aviația de vânătoare și artileria antiaeriană au reușit o ripostă energică împotriva numeroaselor raiduri de bombardament ale aviației aliate care a atacat Bucureștiul, zona petroliferă Prahova și alte orașe și obiective din țară. Zeci de fortărețe aeriene și avioane de însoțire au fost doborâte, 202 militari, în majoritate piloți, fiind făcuți prizonieri.

05.1945 – Divizioanele de artilerie antiaeriană din compunerea Armatelor 1 și 4 sunt citate prin ordine de zi ale comandanților acestor mari unități operative, precum și ale unor comandanți de corpuri de armată și de divizii pentru victoriile obținute asupra inamicului aerian în mai multe localități din Cehoslovacia.

15.05.1945 – S-a dat publicității bilanțul acțiunilor de luptă duse de Corpul Aerian Român împotriva Germaniei fasciste, la care au participat 415 avioane. Au fost executate 6.968 de misiuni în 6.282 ieșiri avion, cu un total de 11.359 ore de zbor. Au fost lansate 1.360 tone bombe, s-au tras 53 tone muniție și s-au consumat 2.600 tone combustibil. Au fost distruse, în lupte aeriene sau la sol, 129 avioane inamice, 83 tancuri, 560 autovehicule, 26 baterii de artilerie, 92 trenuri militare, 68 gări, 7 aerodromuri, 8 poduri, 27 fabrici de armament, 24 întreprinderi de căi ferate și au fost scufundate 15 nave.

Corpul Aerian Român a pierdut 729 oameni, din care 80 piloți și maiștri de aviație, 176 avioane au fost distruse.

05.1949 – Aviația Militară a început să fie înzestrată cu avioane de construcție sovietică, primele dintre acestea fiind de tipul Po-2.

24.05.1943 – Grupul 3 Vânătoare "UDET" a executat, la solicitarea generalului german Richthoffen, o misiune de sacrificiu, pe care, potrivit comandantului flotilei "UDET", numai piloții români o puteau executa: protecția unei formații de 40 de avioane de transport Ju-52. Pentru succesul incredibil înregistrat, lucru apreciat de înalți comandați militari germani, Hitler a citat, prin Ordin de Zi pe întreaga armată germană, unitatea de aviație română comandată de căpitanul Alexandru Șerbănescu.

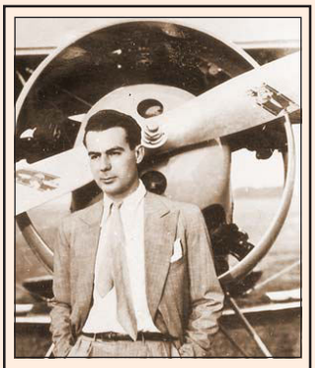
21.05.1949 – S-a înființat Batalionul de Instrucție, în cadrul Regimentului Pândă Aeriană.

08.05.1951 – Traian Demetrescu a doborât recordul stabilit de Smaranda Brăescu în 1932, sărind cu parașuta, deasupra aerodromului Popești-Leordeni, de la 7.250 metri.

15.05.1952 – În baza Ordinului Marelui Stat Major, batalioanele independente radio O.I.L.A. s-au transformat în regimente radio.

17.05.1952 – Au fost cumpărate 5 avioane de pasageri Li-2 pentru escadrila specială a Ministerului Forțelor Armate.

08.05.1958 – Ca urmare a restructurărilor masive care au avut loc în aviația militară, ca în întreaga armată, de altfel, Divizia de Asalt de la Brașov a fost redusă la un singur regiment, cu baza pe aerodromul Turda. În același timp, au avut loc numeroase treceri în rezervă a cadrelor, multe cu o îndelungată experiență de zbor pe front.



25.05.1958 – S-a stins din viață, la Madrid, Constantin Bâzu Cantacuzino, erou legendar al aviației civile și militare românești, cu un palmares de război impresionant: 608 ieșiri la inamic, din care 28 noaptea, 63 de victorii în 210 lupte aeriene susținute.

31.05.1961 – Colonelul Gheorghe Iancu a reușit recordul absolut al lumii la saltul cu parașuta de la 1.000 de metri cu deschidere întârziată și aterizare la punct fix, Federația Aeronautică Internațională declarând recordul ca absolut și definitiv, el putând fi doar egalat în timp.

15.05.1962 – La Krasnodar a avut loc trecerea primei grupe de piloți români pe MiG-21F13: maiorii Alex. Marcu, Liviu Sabău, Dumitru Puiu, Gheorghe Aurel și Costel Zagara.

03.05.1969 – S-a decolat în primul zbor spre America de Sud de către un echipaj românesc pe un avion IL-18.

05.1970 – Regimentul 94 Elicoptere a participat, cu toate forțele, la acțiunile de salvare în timpul catastrofalelor inundații din Transilvania.

01.05.1977 – Aviația Militară a fost scoasă din subordinea Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului, creându-și propriul comandament și devenind armă de sine stătătoare. Generalul-maior Aurel Niculescu a fost numit, în continuare, comandant al Aviației Militare.

REMEMBER – LUNA MAI

19.05.1979 – Au sosit în țară primele 12 MiG-uri 23MF (de simplă comandă) la Regimentul 57.

26.05.1979 – Au fost achiziționate, din Franța, primele două elicoptere Dauphin SA-365 C, aduse în țară, pe calea aerului, de locotenent-coloneii Teodor Condruz și Mihai Fitcal.

14.05.1981 – România a intrat în rândul țărilor care au trimis mesageri în Cosmos, trecând de la aeronautică la astronautică. La Baikonur, locotenentul-major ing. Dumitru Prunariu, la bordul navei cosmice Soiuz-40, împreună cu colonelul sovietic Leonid Popov, a început un zbor care va dura 7 zile, 20 de ore și 42 de minute.

18.05.1981 – Grupul de Aviație Român a început pregătirea în zbor cu prima serie de 54 de elevi, la Școala ENAM, din Angola.

26.05.1998 – A avut loc prezentarea oficială a primului prototip al elicopterului IAR-330 PUMA, modernizat cu sistemul SOCAT.

04.05.2001 – S-a constituit Consiliul Militar al Statului Major al Forțelor Aeriene.

30.05.2001 – Comitetul NATO pentru Apărare Aeriană (NADC) a analizat, într-o ședință specială, modul de interconectare ASOC – România la sistemul NATINADS.

05.2001 – Elicoptere IAR-330 au executat misiuni de căutare-salvare a persoanelor dispărute în urma unei explozii la bordul petrolierului bulgăresc MESTA.

Documentar realizat de ELENA TOFAN și PETRE BÂNĂ

● **Harriet Quimby,** de origine americană, a fost prima femeie care a traversat Canalul Mânecii, la bordul unui monoplan Blériot.

● Căpitanul american Charles Chandler a testat, în zbor, prima mitralieră instalată la bordul unui avion.

● **Roland Garros** a traversat, la bordul unui avion, în premieră mondială, Marea Mediterană.

● Locotenentul J.N. Towers a realizat primul bombardament aerian asupra unor ţinte staţionare.

● **Igor Sikorsky** a realizat un record neoficial de distanţă, zburând 1.590 de mile.

● Armata germană a utilizat, în premieră mondială, un avion pentru a bombarda obiective din Marea Britanie.

● **Robert Goddard** a lansat, în poligonul Aberdeen, primele rachete pe care le-a construit.

● Au fost inaugurate serviciile poştale aeriene, în SUA.

Au luat fiinţă Forţele Aeriene Regale, în Marea Britanie.

Harriet Quimby SUA

A fost prima femeie licenţiată ca pilot în SUA, obţinând licenţa de zbor în august 1911, la şcoala din Hempstead, New York.

Visul său a fost acela de a deveni prima femeie care va pilota un avion peste Canalul Mânecii. Nu a pierdut timpul. Şi-a asigurat o sponsorizare din partea revistei "Leslie's Illustrated", o scrisoare de recomandare către celebrul pilot şi constructor de avioane Louis Blériot şi a plecat în Anglia. Nu a fost uşor să-l convingă pe Blériot să-i împrumute un monoplan dotat cu un motor de 50 C.P. pentru temerara sa încercare, însă a reuşit.

"M-a deranjat încă de la început atitudinea neîncrezătoare a opiniei publice. Cei mai mulţi oameni sunt de părere că nu voi realiza niciodată acest zbor. Ştiind că nu am mai zburat acest avion, ei cred că voi găsi o scuză, în ultimul moment, pentru a renunţa. Pe de altă parte, această atitudine îmi dă puteri. Sunt mai hotărâtă ca niciodată să reuşesc!" – nota, la vremea aceea, Harriet în jurnalul său.

Un pilot experimentat, care a învăţat-o să utilizeze compasul, era atât de convins că încercarea ei va eşua, încât i-a propus să-i cedeze, în secret, locul la manşă, promiţându-i că va purta costumul ei roşu de zbor şi asigurând-o că va ateriza într-un loc izolat, stabilit în prealabil, unde îi va reda avionul şi costumul de zbor.

Harriet a decolat, pe 16 aprilie 1912, de pe un aerodrom situat lângă Dover. După o oră şi nouă minute, a aterizat pe o plajă din Franţa, realizându-şi visul în care numai ea a crezut.

Igor Sikorsky Rusia

Spirit analitic, dotat cu o intuiţie remarcabilă, s-a dedicat cercetărilor experimentale, fiind un deschizător de drumuri în numeroase domenii ale aeronauticii.

În ţara de origine, a construit două elicoptere, pe care însă nu a reuşit să le facă să zboare, datorită lipsei resurselor financiare. A urmat o serie de proiecte de aeroplan, construite într-un timp foarte scurt. A obţinut brevetul de pilot pe aeroplanul S-5, care i-a permis să rămână în aer mai mult de o oră, atingând o altitudine de 450 de metri. Următorul model, S-6, a fost construit în serie, fiind livrat către flota aeriană a armatei ruse. În 1913 a construit celebrul cvadrimotor Bloche, precursor al bombardierelor moderne, primul avion prevăzut cu cabină de pilotaj închisă. În perioada primului război mondial a construit 75 de exemplare din acest model pentru armata rusă.

S-a stabilit în SUA, la New York, în 1919, devenind cetăţean american în 1928. Aici a fondat compania care îi poartă numele, producând avioanele S-38 şi S-40, utilizate de mari companii aeriene în zborurile transatlantice şi transpacifice. În 1939 a reuşit să construiască şi să zboare elicopterul VS-300. Cu acest model a stabilit, la 6 mai 1941, un record mondial de durată, zburând 1 h 32 min 4 s.

Unul dintre elicopterele construite şi zburate de Igor Sikorsky

ISTORIA AVIAŢIEI ROMÂNE

Harriet Quimby
1875–1912

Roland Garros
1888–1918

Igor Sikorsky
1889–1972

Robert Goddard
1882–1945

● Britanicii **John Alcock** şi **Arthur Whitten Brown** au traversat Atlanticul, pentru întâia oară fără escală, la bordul unui bombardier Vickers Viny.

● A fost inaugurată prima linie aeriană internaţională, între Paris şi Bruxelles.

● Prima coliziune aeriană, între un avion francez Farman Goliath şi unul britanic DH-18. Accidentul s-a petrecut pe ruta Paris–Londra, datorită condiţiilor meteorologice nefavorabile.

● Trei avioane aparţinând armatei americane au realizat, în premieră mondială, un zbor în jurul Pământului.

● Avioane militare americane au bombardat blocuri de gheaţă pe râul Platte, pentru evitarea inundaţiilor.

● Echipajul format din piloţii **Richard Byrd** şi **Floyd Bennett** a realizat primul zbor peste Polul Nord.

● Robert Goddard a lansat prima rachetă cu combustibil lichid.

VICTORIA AVIAŢIEI MONDIALE

John Alcock
Marea Britanie

A devenit pilot experimentat în timpul primului război mondial.

A fost prizonier de război în Turcia, fiind doborât în timpul unui raid aerian de bombardament.

Arthur Whitten Brown
Marea Britanie

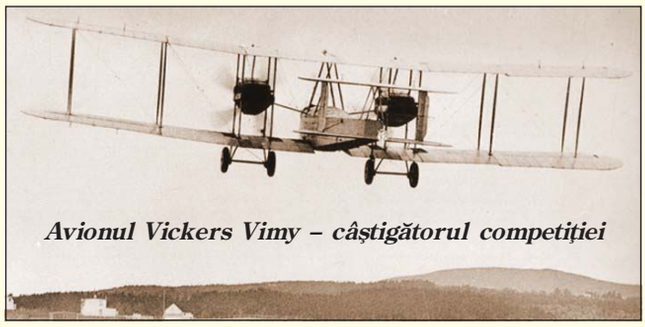
A participat la primul război mondial, fiind, de asemenea, luat prizonier, după ce a fost doborât deasupra Germaniei.

Competiţia

Daily Mail a organizat un concurs, punând în joc un premiu de 10.000 de lire sterline, pentru realizarea primului zbor transatlantic fără escală.

Căpitanul John Alcock, în calitate de pilot, şi locotenentul Arthur Whitten Brown, în calitate de navigator, au făcut echipă pentru câştigarea acestei competiţii. Ei au zburat un avion Vickers Vimy, utilizat ca bombardier în timpul primului război mondial.

Zborul nu a fost lipsit de peripeţii, echipajul fiind nevoit să facă faţă unor condiţii meteorologice nefavorabile, precum ceaţa deasă. Nici zborul pe timpul nopţii nu a fost uşor, avionul fiind, în câteva rânduri, la un pas de a se prăbuşi în ocean.



Avionul Vickers Vimy – câştigătorul competiţiei

Din presa vremii:

"Erau în toiul unui mic dejun uşor, preparat din ce mai rămăsese din proviziile de hrană, când au zărit siluetele a două insulițe. Munţii aceia cu piscurile în nori le erau familiari. Se apropiau de Irlanda. La 8.25 au depăşit linia coastei. Îşi atinseseră, aşadar, scopul călătoriei, realizând primul zbor transatlantic fără escală. Au hotărât că este mai bine să aterizeze în Irlanda, decât să se supună unui nou risc, zburând peste munţii pierduţi în nori pentru a ajunge în Anglia.

Avionul a trecut, la mică înălţime, peste un orăşel, atrăgând atenţia localnicilor cu motoarele sale gălăgioase. Echipajul a identificat un câmp deschis şi a venit la aterizare. Piloţii au realizat prea târziu că terenul era mlăştinos. Avionul a luat contact cu noroiul şi s-a oprit, cu nasul înfundat în mlaştină şi coada în aer.

The New York Times.

ALCOCK AND BROWN FLY ACROSS ATLANTIC; MAKE 1,980 MILES IN 16 HOURS, 12 MINUTES; SOMETIMES UPSIDE DOWN IN DENSE, ICY FOG

OUR TROOPS CROSS BORDER TO STOP JUAREZ FIGHTING

GERMANS OBJECTED STRONGLY TO TERMS

LAND AT CLIFDEN, IRELAND, IN A BOG

Airmen Moving at an 120-Mile Speed Were Unable to See Sun, Moon, or Stars for Hours Owing to Fog.

THEY LOOPED THE LOOP UNINTENTIONALLY AT TIMES

Fliers, Temporarily Dazed and Deafened by Landing – Alcock Expects to Continue Journey to England – London Unprepared for Quick Flight.

Un localnic s-a grăbit să ajungă la faţa locului.

– E cineva rănit?

– Nu.

– De unde veniţi?

– Din America.

– Impresionant! Vorbiţi foarte bine engleza..."

Pagini realizate de locotenent
CIPRIAN PĂTRAŞCU

John Alcock
1892–1919

Arthur Whitten Brown
1886–1948

Floyd Bennett
1890–1928

Richard Byrd
1888–1957

EVOLUŢIA ARTILERIEI ANTIAERIENE ROMÂNE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

După primul război mondial, posibilităţile mărite ale mijloacelor de atac aerian şi faptul că atacurile se puteau executa atât ziua cât şi noaptea au mărit importanţa artileriei antiaeriene. Acest fapt a impus dotarea cu tehnică din ce în ce mai perfecţionată, constând în tunuri şi mitraliere antiaeriene, proiectoare, aerostate şi aparatură optică şi de ascultare cu performanţe corespunzătoare celor ale mijloacelor de atac.

Specialiştii în domeniul construcţiei de tunuri antiaeriene şi-au concentrat atenţia asupra puterii de foc a acestor mijloace, a vitezei iniţiale a proiectilelor (care a ajuns până la 800-900 de metri pe secundă), asupra cadenţei de tragere şi bătăii.

Viteza iniţială a proiectilelor de artilerie antiaeriană a crescut treptat, corespunzător cu viteza avioanelor. Datorită necesităţii de a combate ţintele aeriene la diferite

Tun antiaerian cu tragere repede, sistem Skoda, model 1925, cal. 76,5 mm

altitudini, s-a pus accentul pe diversificarea calibrelor. În literatura de specialitate a început să se scrie în mod frecvent despre artileria antiaeriană de **calibru mic** (20–60 mm), **de calibru mijlociu** (60–100 mm) şi de **calibru mare** (peste 100 mm).

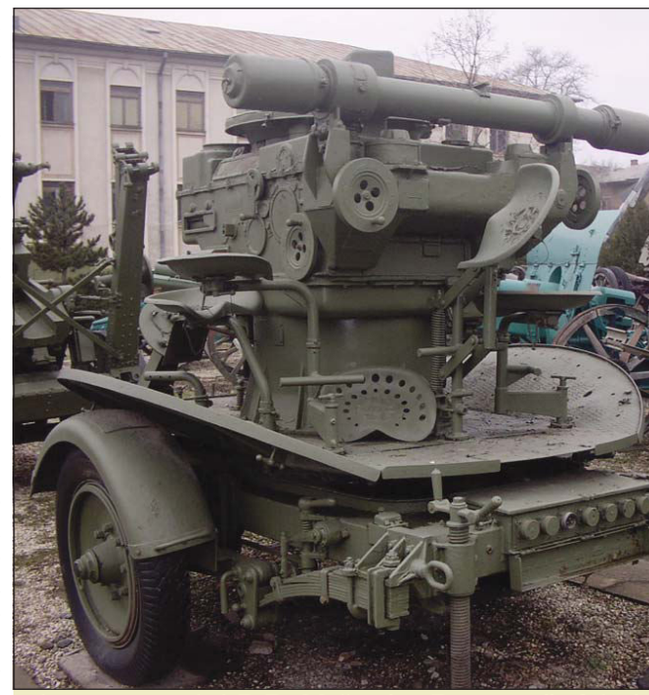
În România, ca şi în alte ţări, mijloacele de apărare antiaeriană se împărţeau, după destinaţia şi rolul lor, în trei categorii: ***active*** (aviaţia de vânătoare, artileria şi mitralierele antiaeriene); ***pasive*** (aerostatele de baraj, mijloacele de mascare ale obiectivelor, amenajările genistice etc.); ***ajutătoare*** (proiectoarele antiaeriene, aparatele de ascultare, aparatele de observare şi alarmare, aparatura meteorologică, aparatura de transmisiuni). Toate aceste aparate erau concentrate pentru apărarea antiaeriană a celor mai importante obiective.

La sfârşitul primului război mondial, artileria antiaeriană română a rămas cu denumirea de "Divizion de artilerie antiaeriană", având în înzestrare următorul material: 74 de tunuri calibru 75 mm, 81 de tunuri calibru 57 mm, 8 tunuri calibru 76,2 mm pe auto, 23 de mitraliere şi 12 proiectoare. Sub aspectul organizării şi înzestrării, acesta nu avea să mai cunoască modificări până în anul 1920. La data de 1 septembrie 1920, divizionul s-a transformat în "Regimentul de artilerie antiaeriană", comandat de către colonelul Nicolae Opran. Regimentul era organizat pe patru grupuri (divizioane), înzestrate cu acelaşi material menţionat mai sus şi subordonat Inspectoratului General Tehnic al Artileriei. Începând cu 1 aprilie 1921, funcţia de comandant al regimentului avea să fie îndeplinită de către **colonelul Ioan Şt. Negoescu** pînă la 1 aprilie 1923, când la conducerea regimentului a fost numit **colonelul Dimitrie Sturza.**

După adoptarea Constituţiei din martie 1923, în Armata României au avut loc mai multe reorganizări. Între măsurile luate, s-a numărat şi trecerea Regimentului de artilerie antiaeriană din subordinea Inspectoratului General Tehnic al Artileriei în cea a recent înfiinţatului Inspectorat General al Aeronauticii. Până în anul 1925 s-a continuat dotarea regimentului cu tunuri de artilerie de câmp transformate pentru a executa trageri antiaeriene, ajungându-se la constituirea în cadrul său a 18 baterii.

Dotarea armatei noastre cu tehnică de apărare antiaeriană se desfăşura încet şi anevoios, întrucât economia României avusese mult de suferit în timpul războiului. În anul 1926, celor 18 baterii existente li s-au adăugat o baterie de tunuri calibru 76,5 mm model 1925 Skoda, importată din Cehoslovacia, cu aparat central de tragere antiaeriană model 1926, inventat de căpitanul Bungescu în anul 1925, şi o baterie de tunuri calibru 75 mm model 1925, importată din Franţa.

În anul 1927, la ordinul Marelui Stat Major, Inspectoratul General al Aeronauticii face propuneri de îmbunătăţire a dotării apărării antiaeriene. Astfel, faţă de



Aparat central A.P.B.-38 "maior Bungescu", folosit pentru conducerea focului, de concepţie şi construcţie românească

existentul cu totul insuficient pentru apărarea antiaeriană a zonei interioare de 26 tunuri mobile, 20 semifixe, 40 de calibru 57 mm, 96 mitraliere şi 11 proiectoare, se prevedea procurarea de tunuri pentru 33 de baterii mobile şi 75 de baterii semifixe, mitraliere pentru 21 de baterii şi proiectoare pentru 32 de baterii. Costul total al tunurilor, mitralierelor şi proiectoarelor se ridica la suma de 2.335.000.000 lei.

O situaţie deosebit de grea exista în domeniul asigurării cu muniţie. Astfel, în anul 1928, faţă de necesarul de 494.400 proiectile pentru tunurile antiaeriene, existau doar 23.000; faţă de 14.448.000 cartuşe, cât era necesarul pentru mitralierele antiaeriene, existau doar 4.448.000. Costul muniţiei necesare se ridica la 2.828.400.000 pentru proiectile şi 100.000.000 lei pentru cartuşe de mitraliere; deci, costul total al tunurilor, mitralierelor, proiectoarelor şi al muniţiei se ridica la suma de 5.263.400.000 lei.

În pofida greutăţilor materiale cu care

continua să se confrunte industria românească, au început să apară şi să fie încurajate de conducerea armatei preo-

Ofiţerul inventator Ion Bungescu

cupările pentru crearea sau perfecţionarea tehnicii de luptă. Un exemplu în acest sens îl constituie activitatea desfăşurată de către ofiţerul inventator Ion Bungescu. Acesta a realizat, în anul 1925, primul model de aparat central de tragere, deschizând seria unor strălucite invenţii pe această linie, unele în premieră mondială, care aveau să conducă la o rapidă evoluţie a artileriei antiaeriene sub aspectul conducerii şi preciziei focului. Aparatul construit în 1925 avea să fie introdus în serviciu în anul 1926, intrând în dotarea bateriilor de artilerie antiaeriană înzestrate cu tunurile calibru 76,5 mm cehoslovace.

Seria realizărilor căpitanului Bungescu va continua cu un al doilea model, perfecţionat, care va fi introdus în înzestrarea artileriei antiaeriene în anul 1928. Urmează în anul 1935 cel de al treilea model, cunoscut sub denumirea de "aparat central simplificat", pentru ca în toamna anului 1938 să apară aparatul central "maior Bungescu", sub formă de prototip, aparat omologat în anul 1939.

Acest aparat, în variantele menţionate mai sus, a fost utilizat în artileria antiaeriană din anul 1936 până după al doilea război mondial, când performanţele avioanelor cu reacţie au dus la scoaterea lui din dotare. Prototipul iniţial a constituit o premieră mondială. Încă în anul 1931 era apreciat ca un aparat simplu, robust, precis şi ieftin în comparaţie cu alte aparate străine similare, de construcţie foarte complicată şi extrem de scumpe. Valoarea realizării inventatorului român consta mai ales în aceea că el permitea, în anii 1926-1928, executarea în România a tragerilor indirecte, centralizate cu noul aparat, a cărei funcţionare se baza pe metoda geometrică de calcul.

De menţionat că acest tip de trageri antiaeriene nu începuse încă să se execute nici măcar în statele avansate din Europa.

Pe timpul acestor trageri, toate măsurătorile şi calculele se efectuau de către aparatul central de tragere, care, prin teleindicaţie, transmitea continuu la tunuri elementele de tragere – unghi de înclinare, azimut, distanţă, focos –, ochirea executându-se astfel indirect. Aparatul rezolva problema întâlnirii proiectilului cu ţinta în ipoteza fundamentală.

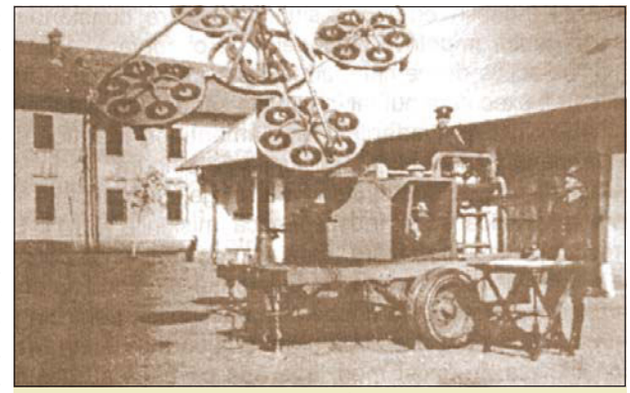
Privind evoluţia artileriei antiaeriene în perioada 1920-1930, este de reţinut că arma îşi câştigase un loc şi un rol important în teoria şi practica militară a deceniului, fiind considerată ca o componentă de bază a luptei cu inamicul aerian. Ea devenise indispensabilă atât în apărarea antiaeriană a teritoriului, cât şi în cea a trupelor de uscat şi chiar a marinei militare. Este motivul pentru care, în a doua jumătate a deceniului trei, preocupările de dezvoltare a armei se vor intensifica. Astfel, din cele 20 baterii de artilerie antiaeriană existente la 23 aprilie 1929, s-a organizat încă un regiment. În mod concret, unitatea deja existentă se diviza în două, formându-se Regimentul 1 Artilerie Antiaeriană, sub comanda **colonelului Gheorghe Popescu** , precum şi Regimentul 2 Artilerie Antiaeriană, comandat de **colonelul Iliescu Traian.**

O dată cu organizarea artileriei antiaeriene pe două regimente, procesul de modernizare a armei a continuat, prin intrarea în înzestrare a altor materiale moderne, respectiv mitraliere grele de 13,2 mm şi telemetre stereoscopice. În plus, continuarea dotării artileriei antiaeriene cu aparatele de conducere a focului model 1928 româneşti a condus la sporirea considerabilă a preciziei şi eficacităţii tragerilor antiaeriene.

Preocupările pentru intensificarea înzestrării artileriei antiaeriene au fost şi urmarea elaborării, în anul 1927, la nivelul Marelui Stat Major, a unei noi concepţii privind apărarea naţională. Cunoscută sub denumirea "Ipoteza Alexandru", concepţia prevedea "apărare fermă" pe frontul de est, "apărare tare" pe frontul de vest şi "observare şi acoperire, la nevoie", pe direcţia sud.

Dezvoltarea tehnicii, sporirea dotării cu material specializat a artileriei antiaeriene, perfecţionările organizatorice, mărirea numărului de unităţi au impus necesitatea unei conduceri unitare a acestui nou gen de armă şi în general a apărării antiaeriene. Astfel, prin Decretul nr. 2596 din 8 iulie 1930, care stabilea noua "ordine de bătaie" a Inspectoratului General al Aeronauticii, începând cu 1 iulie 1930 a fost creat **Comandamentul Apărării Antiaeriene.** Din acel moment a început perioada de reorganizare şi modernizare a artileriei antiaeriene şi în general a apărării antiaeriene. De fapt, perioada interbelică cuprinde o etapă cu o evoluţie puţin semnificativă în ceea ce priveşte înzestrarea, organizarea şi preocupările pentru dezvoltarea şi modernizarea apărării antiaeriene a teritoriului, care durează până în jurul anului 1933. A urmat o etapă în care aceste preocupări au cunoscut o evoluţie simţitoare, îndeosebi după ce mişcarea fascistă şi-a dezvăluit tot mai mult intenţiile agresive.

Cu toate acestea, capacitatea apărării Antiaeriene a teritoriului României a continuat să rămână mult timp scăzută. Astfel, în luna august a anului 1930, după înfiinţarea Comandamentului Apărării Antiaeriene, se propune să fie comandate 25 baterii de tunuri calibru 75 mm Skoda, iar alte 24 de baterii de acelaşi calibru să fie aduse în locul a 24 de baterii de artilerie de câmp calibru 75 mm, în total 196 de tunuri Skoda. Din păcate, aceste comenzi au rămas doar pe hârtie. De asemenea, s-a hotărât menţinerea în serviciu a numai 2 baterii de tunuri calibru 57 mm, din cauza deficitului foarte mare de muniţie pentru acest material; restul de tunuri au fost introduse în depozit, urmând a fi utilizate la 60 de zile de la decretarea mobilizării, timp necesar fabricării muniţiei.



Aparat de ascultare din înzestrarea artileriei antiaeriene române în perioada interbelică

(continuare în numărul viitor)

Locotenent MIRCEA BARAC

Bibliografie:

General-colonel (r.) dr. Vasile Cutoiu, "Istoria Apărării Antiaeriene a Teritoriului României ";

General de corp de armată (r.) Vasile Bărboi, general de brigadă (r.) Titus Popescu, general de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene Române".

Nota autorului:
Fotografiile au fost asigurate de Muzeul Militar Naţional

Preia controlul!

După ce am analizat situaţia actuală, ne-am definit ţelurile şi am redactat un plan de acţiune, urmează punerea planului în aplicare. A sosit, deci, momentul să exercităm următoarea funcţie managerială: **organizarea.**

În viaţa fiecăruia dintre noi există trei domenii de maximă importanţă: profesia, familia şi propria persoană. Unii dintre noi, oamenii de succes, reuşesc să menţină în armonie aceste domenii. Dacă avem cel puţin două dintre ele sub control în orice moment, înseamnă că ne descurcăm bine. Dincolo de această limită, începe haosul.

A organiza înseamnă a gândi lucrurile în profunzime şi a determina:
- ce sarcini trebuie îndeplinite;
- ce materiale sunt necesare pentru fiecare sarcină în parte;
- cine va îndeplini fiecare sarcină.

Pentru a fi **un bun organizator,** trebuie:
- să gândeşti logic;
- să aloci eficient resursele;
- să iei decizii corecte.

Ghidul organizării eficiente

1. Înţelege-te pe tine însuţi!
- Nu este suficient să doreşti să fii bun la ceva;
- Conştientizează-ţi calităţile şi identifică-ţi preferinţele;
- Analizează raportul calităţi/preferinţe, pentru a identifica domeniile asupra cărora este indicat să-ţi concentrezi eforturile şi cele pe care ar fi mai înţelept să le eviţi.

2. Fii eficient!
- Decide ce este important pentru tine;
- Treci în revistă responsabilităţile actuale;
- Reflectează: în prezent, faci ceea ce ar trebui să faci?;
- Evită să fii deturnat de la sarcinile tale principale;
- Menţine-te la curent cu toate noutăţile.

3. Preia controlul asupra evenimentelor!
- Apreciază-te la justa ta valoare;
- Spune-ţi punctul de vedere;
- Fii perseverent;
- Eliberează-te de stres.

4. Trăieşte pozitiv!
- Fii calm! Dacă-i laşi pe ceilalţi să te supere, înseamnă că au câştigat ei;
- Fii vesel! Dacă ţi se pare dificil, joacă teatru. În scurt timp va veni şi buna dispoziţie;
- Zâmbeşte! Rareori vei întâlni o persoană care să nu reacţioneze pozitiv la un zâmbet.

Dacă nu te organizezi, înseamnă că nu îţi valorifici întregul potenţial şi nu vei avea niciodată succesul pe care îl doreşti şi îl meriţi.

Oricine a pornit pe calea descoperirii de sine ştie că s-a angajat pe un drum foarte lung, care nu se sfârşeşte, probabil, niciodată. Însă e foarte greu să-i conduceţi pe alţii dacă nu aveţi măcar un nivel rezonabil de înţelegere a propriei personalităţi.

Un drum, oricât ar fi de lung, începe cu un singur pas.

Dacă aveţi acces la INTERNET, accesaţi site-ul **www.psihoteste.ro**. Vă recomandăm să începeţi cu secţiunea TRĂSĂTURI DE PERSONALITATE.

Un alt lucru pe care îl puteţi face cu uşurinţă este să discutaţi cu familia dumneavoastră, cu prietenii sau cu colegii despre ceea ce faceţi bine şi despre ce nu faceţi bine. Dacă reuşiţi să-i convingeţi să fie sinceri, aceştia se vor dovedi o oglindă extrem de preţioasă pentru dumneavoastră.

Îmi cunosc atribuţiunile stipulate în fişa postului?

"Dacă un general este slab, lipsit de autoritate, dacă ordinele sale nu sunt clare şi formaţiile sunt dispuse la întâmplare, rezultatul este dezorganizarea, urmată de înfrângere".

Sun Tzu

"Unii oameni caută **domeniile problematice** şi încearcă să le rezolve. Eu caut **domeniile favorabile** şi încerc să construiesc pe ele".

Bob Stone

Câte opţiuni îmi place să am înainte de a alege?

Am repartizat echilibrat responsabilităţile subordonaţilor mei?

"Când ţi se cere prea mult, refuză sau negociază. Aranjează-ţi din nou priorităţile sau renunţă la îndatoririle mai puţin importante. Nu intra singur în capcana eşecului datorat suprasolicitării".

Merle Yost

"Într-o ierarhie, orice angajat tinde să fie promovat până la nivelul lui de incompetenţă".

Murphy

Pot schiţa structura neoficială a organizaţiei din care fac parte?

Organizarea formală = coordonarea planificată a activităţilor angajaţilor pentru atingerea obiectivelor organizaţiei.

Organigrama = reprezentarea grafică a structurii organizatorice formale.

Organizarea procesuală = descompunerea proceselor de muncă fizică şi intelectuală în activităţi, atribuţii, sarcini şi operaţii.

Organizarea structurală = ierarhizarea persoanelor, compartimentelor şi relaţiilor organizaţionale.

Organizarea informală = ansamblul grupurilor şi al relaţiilor interumane stabilite spontan între membrii unei organizaţii, orientate spre satisfacerea unor interese personale.

"**Managerii** trebuie să fie ca iepuraşii din reclamă. Nu drăguţi, roz şi pufoşi, ci alergând la nesfârşit, fără să li se termine bateriile".

Brian Clegg

Cum aş putea folosi organigrama informală a organizaţiei?

"**Organizează** pentru eficienţă şi performanţă. **Dezorganizează** pentru înnoire şi inovaţie".

Tom Peters

Îmi exprim clar voinţa?

"A comanda forţe de amploare este acelaşi lucru cu a comanda câţiva oameni. Este doar o chestiune de împărţire".

Sun Tzu

"Cu cât ajungi mai sus, cu atât eşti mai singur. Ai nevoie de un sistem personal de sprijin. Alege un grup de oameni în care să ai încredere şi care să înţeleagă managementul. Împarte cu ei suişurile şi coborâşurile funcţiei, pe care nimeni altcineva nu le-ar înţelege".

Bruce Hyland

Am un sistem personal de sprijin?

Cariera perfectă?

Gândiţi-vă cum arată slujba ideală pentru dumneavoastră. Poate fi una reală, dar şi una imaginară. Alcătuiţi o listă cu toate atributele acestei slujbe. Apoi, pentru fiecare dintre aceste atribute, găsiţi echivalentul în slujba actuală.

■ Nu găsiţi prea multe similitudini? Nu intraţi în panică. Concentraţi-vă atenţia asupra lucrurilor care se pot schimba. Succes!

■ Nu găsiţi nici o similitudine?! Schimbaţi-vă slujba!

CONCURS

Eşti în top, deci eşti!

Alicia Toonice este director de vânzări la un magazin universal. Este, de asemenea, mamă, soţie şi preşedinte al asociaţiei de părinţi.

La slujbă, Alicia se descurca atât de bine, încât şeful ei o ruga mereu să răspundă de proiectele speciale. La şcoală, gestiona atât de bine activităţile asociaţiei de părinţi, încât a fost rugată să facă parte din comitete speciale. Acasă, îşi îndeplinea atât de bine îndatoririle de mamă şi soţie, încât familia ei invita deseori prieteni la cină, fără să o înştiinţeze în prealabil.

Alicia punea suflet în tot ceea ce făcea, însă a realizat curând că era tot mai epuizată, că nu mai făcea totul la nivelul de calitate pe care şi-l dorea şi, cel mai important, că nu mai simţea nici o satisfacţie.

Într-o bună zi, hotărâtă să readucă partea veselă în viaţa ei, Alicia a început să spună NU sarcinilor suplimentare. Şeful, familia şi prietenii au fost şocaţi, la început, dar s-au descurcat până la urmă.

PREMII, FAIMĂ, RECUNOAŞTERE!

Aşteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacţiei, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiţi în caseta redacţională, la pagina 2 a fiecărei ediţii a revistei ***"CER SENIN"***.

Sunteţi talentat
şi nu luaţi nici măcar salariu de merit?
Dovediţi-o!
Intraţi în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

1504 ŞTEFAN CEL MARE ŞI SFÂNT 2004

ICOANĂ A SUFLETULUI ROMÂNESC

La 2 iulie 2004, clopotele din Putna au sunat, pentru întreaga Românie, a jale şi a slavă. A jale, pentru a comemora săvârşirea a 500 de ani de la trecerea în eternitate a gloriosului domnitor al Moldovei, Ştefan cel Mare (1457–1504). A slavă, pentru a preamări vitejia, credinţa, opera istorică şi lupta pentru creştinism ale lui Ştefan cel Sfânt, voievod între voievozii neamurilor.

La marele praznic din inima Bucovinei, acolo unde-şi odihneşte veşnicia Ştefan cel Mare şi Sfânt, au participat, într-un fel – cu simţirea şi cugetul –, toţi românii de pretutindeni. Fiindcă toţi sunt, suntem, urmaşii strălucitului ctitor şi apărător al neamului românesc. El a păzit Ţara Moldovei de duşmani, el i-a apărat fruntariile, el a ţinut departe de Carpaţi, Dunăre şi Marea Neagră puhoaiele ce râvneau la minunăţiile Daciei Felix. La chemarea lui, răspundea tot poporul. După voinţa şi ştiinţa lui militară, se organizau şi purtau luptele. De tăria sabiei lui s-au frânt şi au căzut în ţărână atâtea şi atâtea capete de năvălitori. Prin înţelepciunea şi diplomaţia lui se încheiau pacea şi armistiţiile, se alcătuiau şi destrămau alianţele. Ştefan cel Mare şi Sfânt a stat în scaun 47 de ani, două luni şi trei săptămâni, dar a făptuit cât pentru un mileniu şi mai mult!

Ştefan cel Mare şi Sfânt a fost un excepţional comandant de oşti, fiind perceput de contemporani drept cel mai însemnat apărător al Europei secolului al XV-lea. Cu mintea lui luminată, cu vizionarismul său politic fără greş, cu copleşitoarea sa personalitate militară, Ştefan a făcut zid de netrecut în faţa expansiunii otomane, fiind denumit, pe drept, "Atletul lui Christ". Însuşi Papa Sixt al IV-lea recunoştea cu admiraţie: ***"Faptele tale săvârşite cu înţelepciune şi vitejie contra turcilor infideli, inamici, au adus atâta celebritate numelui tău, încât eşti în gura tuturor şi eşti în unanimitate foarte mult lăudat".***

"Domn minunat printr-o înţeleaptă cumpănire, ca şi prin lupte curagioase", cum îl caracteriza marele istoric şi patriot Nicolae Iorga, Ştefan cel Mare şi Sfânt şi-a dovedit, în cele 34 de biruinţe obţinute în 36 de războaie de apărare purtate pentru neatârnarea Moldovei, atât geniul militar de excepţie, cât şi calităţile de politician, diplomat, organizator, gospodar. A fost drept cu cei oneşti şi neîngăduitor cu trădătorii şi laşii. A fost bun cu cei săraci şi le-a răsplătit cu generozitate faptele de credinţă şi vitejie. A iubit neasemuit ţara, iar ţara l-a iubit cu sinceritate şi devoţiune, venerându-l ca pe un sfânt. El, domnul Ştefan cel Mare şi Sfânt, a fost şi este icoana sufletului românesc, aşa cum atât de frumos spune Nicolae Iorga: **"Într-însul găsise poporul românesc cea mai deplină şi mai curată icoană a sufletului său: cinstit şi harnic, răbdător fără să uite, şi viteaz fără cruzime, straşnic în mânie şi senin în iertare, răspicat şi cu măsură în grai, gospodar şi iubitor al lucrurilor frumoase, fără nici o trufie în faptele sale, care i se par că vin printr-însul de aiurea şi de mai sus. Şi cu cât se vede această icoană mai limpede, cu cât se înţelege mai desăvârşit şi se iubeşte mai mult, cu atâta şi viitorul se vesteşte mai bun, căci atunci neamul merge pe drumul strămoşului cuminte".**

La împlinirea a 500 de ani de la adormirea întru eternitate a marelui voievod Ştefan cel Mare şi Sfânt, ne rugăm la Bunul Dumnezeu să ne ţină uniţi întru credinţă şi dreptate pe toţi românii de pretutindeni şi icoana lui Ştefan să ne lumineze calea spre un viitor cât mai prosper şi demn. Mulţumim pentru toate, mulţumim că existăm şi datorită Ţie, Măria Ta, Ştefan!

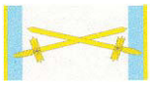
Colonel (r) NICOLAE RADU

MEDALIA "VIRTUTEA AERONAUTICĂ"

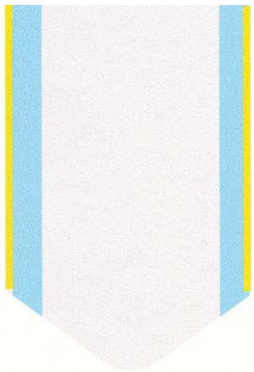
de război

Avers

Revers



Baretă



Panglică

În numărul anterior al revistei noastre am prezentat însemnele Ordinului "Virtutea Aeronautică", de război, în grad de "Mare Ofiţer". De data aceasta vă vom înfăţişa medalia "Virtutea Aeronautică" cu însemn de război, placată cu aur.

Această distincţie se acordă maiştrilor militari, subofiţerilor, militarilor şi personalului civil pentru fapte de arme deosebite şi pentru acte de eroism săvârşite în timp de război sau pentru acţiuni de luptă de succes, desfăşurate sub egida unor organisme internaţionale.

Deosebirea dintre cele trei clase ale distincţiei este următoarea: clasa a III-a este brunată, a II-a este argintată, iar clasa I este placată cu aur.

Pe aversul însemnului este redată efigia unei tinere care poartă o cască înaripată, iar din poziţia umerilor, braţele par a fi întinse orizontal ca pentru zbor. Pe revers, într-o cunună din frunze de laur stilizate, se află, în partea superioară, o acvilă, ţinând în cioc o cruce ortodoxă, în gheara dreaptă o sabie, iar în cea stângă un buzdugan, purtând pe piept armele României, flancată de două aripi întinse orizontal. Central sunt scrise în relief cu cifre şi litere înalte de 2 mm: "1931/VIRTUTEA AERONAUTICĂ/2000", cei doi ani desemnând, primul, 1931, când a fost instituită, iniţial, această decoraţie, iar cel de-al doilea, 2000, reintroducerea în Sistemul Naţional de decoraţii al României a "Virtuţii Aeronautice".

Însemnul pentru militari este surmontat de o semicunună formată dintr-o ramură de stejar la stânga şi una de laur la dreapta.

Însemnul de război are prevăzute între medalie şi semicununa din frunze de laur şi stejar, două spade încrucişate, cu vârfurile în sus.

"Virtutea Aeronautică" este egală cu medaliile "Pentru Merit", "Bărbăţie şi Credinţă", "Virtutea Maritimă" şi "Meritul Sanitar de război".

Indiferent de clasă, medalia se poartă pe partea stângă a pieptului.

Baretele se poartă, de cadrele militare, la uniformă.